
PIERRE
CLOSTERMANN
marele
circ
editura militară

Pierre Clostermann

Marele circ

AMINTIRILE UNUI PILOT DE VÎNĂTOARE FRANCEZ DIN R.A.F.

Editura Militară 1974

LE GRAND CIRQUE 1948

PENTRU CITITORUL ROMÂN

În primăvara anului 1940 se aflau în Anglia şi în Franţa numeroşi români care erau fie elevi la şcoli sau cursuri de perfecţionare militară, fie ofiţeri la stagiu, fie specialişti ai diferitelor comisii de recepţie pentru armament şi alte materiale destinate armatei. Erau destui… de toate gradele şi din toate armele, dar mai ales din Aeronautică.

Aceşti elevi, ofiţeri, ingineri, fără a dispune cumva de secretele militare franceze, au putut constata direct discrepanţa dintre calitatea personalului aeronautic şi situaţia dotării Armatei Aerului[1]. Şi mai simţeau – cel puţin indirect – anacronismul conceptelor conducerii militare în privinţa rostului şi rolurilor forţelor aeriene.

Personalul navigant francez era, în marea sa majoritate, excelent pregătit şi animat de patriotism. Împrejurări, a căror dezbatere nu-şi are locul în aceste rînduri, au făcut însă ca dotarea cu avioane de luptă să fie în plină tranziţie, de la un material învechit la aparate noi – cu performanţe şi caracteristici conforme epocii. Se spunea că spre finele anului 1941 aviaţia franceză urma să dispună, cantitativ şi calitativ, de forţele necesare. Dar pînă atunci?

Războiul, început în septembrie 1939, se găsea în faza „ciudată”, dar nimeni nu mai putea crede că lucrurile vor rămîne aşa. Era o acalmie de suprafaţă. Iar o viitoare trecere la acţiuni decisive putea să aibă loc oricînd, implicînd toate capacităţile de luptă. Încă din primul moment britanicii au adus în Franţa un „eşalon înaintat” (advanced force) cu avioane de vînătoare, de recunoaştere şi de bombardament tactic, dar în cantităţi destul de reduse. Se aflau şi ei într-o situaţie nu mult diferită: abia de vreo doi ani începuseră efortul de înzestrare masivă. Escadrilele britanice, bine dotate, reprezentau evident un adaos important. Şi totuşi…

Românii de acolo îşi dăduseră seama şi, cu gîndul la ponderea franceză (mai ales) în acest război, pondere ce se răsfrîngea inevitabil, fie şi parţial, asupra situaţiei României în faţa binecunoscutelor intenţii ale hitlerismului, trăiau clipe de

---

[1] L’Armée de l’Air (Forţele aeriene franceze).

scepticism profund conştient. Iar tristele lor constatări le raportaseră şi acasă.

. . . .

Zece mai 1940... La Bucureşti – paradă, muzici, dar feţe încruntate. În primele ore ale dimineţii sosise o ştire gravă: nemţii au declanşat o ofensivă generală pe întreg frontul din vest, din Olanda şi pînă la graniţa elveţiană... Dacă se vor adeveri temerile?

S-a scris prea mult, în fel şi chip, despre cele petrecute atunci în vestul Europei, ca să mai reluăm şi noi istorisirea.

La 17 iunie Franţa cerea armistiţiu; la 22 iunie 1940 acesta devenise fapt împlinit.

*

Aviatorii Franţei, cu ce au avut şi cum au putut, s-au bătut aprig. Dar priceperea şi eroismul individual nu au putut contrabalansa carenţele de organizare şi comandament, şi nici deficienţele de dotare. A urmat eşecul.

Parafrazînd titlul unui film mai vechi, un înalt comandant nazist ar fi spus atunci: „Das Lied ist aus”[*]. Se înşela.

Un popor, renumit în lume prin tradiţia libertăţii, putea fi greu lovit, ameţit, dar nu şi înrobit.

Nu au trecut nici două zile după armistiţiu şi, din insula britanică – care nu accepta să cedeze – glasul unui proaspăt general francez chema pe compatrioţii săi la continuarea luptei. Iar printre primii care au devenit „operaţionali” au fost aviatorii.

Unii au trecut marea; alţii au traversat în ascuns Spania şi Portugalia neutre; alţii au venit din coloniile – pe atunci – franceze. Au sosit de-a valma profesionişti căliţi, tineri cu pilotajul de curînd învăţat şi chiar unii ce abia doreau să-l înceapă, dar toţi cu aceeaşi dorinţă: să poată lupta efectiv, să participe direct la eliberarea Franţei.

Printre cei mai tineri a fost şi Pierre Clostermann.

Clostermann nu a fost un caz unic, nici cel puţin rar. Mii de tineri francezi au ajuns în rîndurile Forţelor Franceze Libere, iar dintre ei – sute au fost integraţi în Forţele Aeriene Franceze Libere. Asemenea altor camarazi ai săi, Clostermann a dorit din

---

[*] „Cîntecul s-a sfîrşit”.

tot sufletul să ajungă în aviaţie, iar aici a optat pentru ramura ce mai păstra, cel puţin simbolic, atributele unui anumit cavalerism individual: aviaţia de vînătoare.

Din perioada sa de pregătire, Clostermann citează – şi încă scurt – numai specializarea şi antrenamentele finale. Dar fie şi puţine, sînt pagini ce arată clar gradul de exigenţă, duritatea criteriilor de formare. Fie-ne permis să adăugăm că şi în şcoala elementară de aviaţie, la Cranwell, cu care a început, duritatea a fost aceeaşi.

Era o necesitate. Inamicul aerian german era periculos. În primele luni ale anului 1942 aliatul american nu intrase încă „în linie”, în timp ce aliatul sovietic ducea crunte bătălii de interdicţie împotriva unui Wehrmacht încă puternic. Britanicii, împreună cu redusele contingente franceze, poloneze, cehoslovace, norvegiene, olandeze, nu puteau egala marile efective de naviganţi ale inamicului. Cantităţii trebuia să-i fie opusă calitatea. Iar spectrul ameninţător al superiorităţii aeriene naziste din anul 1940 nu putea fi uitat. Ar fi fost o enormă greşeală. Duritatea pregătirii era, de aceea, inevitabilă.

Pe plan organizatoric, generalul de Gaulle obţinuse recunoaşterea ca entitate a Forţelor aeriene franceze, componente ale Forţelor Franţei Libere. În fapt, unele unităţi, păstrînd organica franceză (escadrilă, grup, regiment), au acţionat ca atare, în timp ce altele au fost integrate în mari unităţi ale aviaţiei britanice – Royal Air Force.

Au fost şi unele soluţionări care iniţial nu erau lipsite de un oarecare bizantinism – spre pildă grupuri franceze care la englezi deveniseră escadrile, dar intensitatea războiului a aplanat şi nivelat acest gen de asperităţi. Unele subunităţi franceze au fost integrate în mari unităţi britanice. Soarta acestora a urmat-o şi Clostermann, ajungînd mai tîrziu în unităţi net englezeşti.

A rămas însă, tot timpul, ostaş al Franţei, şi s-a bătut pentru Franţa. Adeseori deasupra pămîntului francez…

Datorită calităţilor sale, curajului şi eficienţei care-l caracterizau, a primit în organica britanică – evident, cu titlu temporar – grade şi funcţiuni crescînde. Dar nu i s-au „suit la cap”. În infernul luptelor, înconjurat clipă de clipă de avalanşa pierderilor – mai ales de rapiditatea cu care acestea se succedau,

a rămas un ofiţer aviator lucid, conştient, disciplinat şi îndrăzneţ în acţiune.

*

Se vor găsi, poate, unii care să califice paginile ce urmează drept „epopeice”. Noi, însă, le vedem ca însemnări cinstite, lipsite de dorinţa senzaţionalului, izvorîte din notele fugare ale luptătorului. Credem că aşa ar trebui să fie socotite.

Pentru a fi mai bine înţelese aspectele militare şi tehnice, indicăm cititorului anexele, acele „Note asupra organizării R.A.F.”. Gîndim că aşa e mai bine; cunoaştarea lor preliminară poate ajuta la o mai corectă imagine a descrierii atît de dense, de vie, a războiului aerian purtat de aviatorii aliaţi, de cei francezi, de Pierre Clostermann.

Acestea fiind spuse, şi propunîndu-ne să reluăm notările noastre la sfîrşitul volumului, să-i dăm cuvîntul lui Pierre Clostermann.

Lui Jacques Remlinger, vechiul meu coechipier, în amintirea celor două sute de misiuni pe care le-am îndeplinit împreună.

Maiorilor Mouchotte şi Martell, din escadrila 341 „Alsace“ şi tuturor camarazilor mei din Forţele Aeriene Libere, morţi pentru Franţa.

Camarazilor mei piloţi în R.A.F., morţi şi ei pentru eliberarea Franţei.

Vouă tuturor, cărora vă datorăm atît de mult şi peste care uitarea se lasă prea repede, vă dedic cu drag aceste pagini trăite de voi…

„Ofiţeri francezi, soldaţi francezi, marinari francezi, aviatori francezi, ingineri francezi, oriunde v-aţi afla, faceţi tot ce vă stă în putinţă spre a vă alătura celor care vor încă să lupte. Într-o zi, vă făgăduiesc aceasta, forţele noastre unite, Armata Franceză de Elită, armata mecanizată, terestră, navală şi aeriană, împreună cu Aliaţii noştri, vor reda lumii libertatea, iar patriei măreţia”.

GENERALUL DE GAULLE
B.B.C. Londra 24 iunie 1940

CUVÎNT ÎNAINTE

Zece *mii de kilometri m-au despărţit vreme de patru ani – pe mine, fiu unic –, de părinţii mei, Francezi Liberi ca şi mine*.

Corespondenţa între Londra şi Brazzaville se dovedea anevoioasă, căci scrisorile erau aspru cenzurate în privinţa a tot ceea ce se referea la operaţiile militare.

Spaţiul restrîns al unei cărţi poştale, îngăduită doar o dată pe lună, nu-mi dădea posibilitatea să descriu viaţa pe care o duceam în Anglia în cadrul R.A.F.-ului şi al Forţelor Aeriene Libere.

Şi totuşi voiam să descriu mamei şi tatei viaţa aceasta nouă, atît de bogată în emoţii, în neprevăzut – ingrată, dar foarte frumoasă. Doream ca ei să o poată retrăi, clipă de clipă, chiar de nu m-aş fi reîntors ca să le-o pot povesti eu însumi...

Astfel se face că, prin mijlocirea unui caiet gros, de serviciu, al Ministrului aerului şi purtînd emblema regelui Angliei, le-am povestit în fiecare seară întîmplările din ziua respectivă.

Un plic vechi, prins de coperta caietului, conţinea testamentul meu – puţin ridicol, căci „mercenarii" lui de Gaulle nu aveau a aşterne pe hîrtie, drept bunuri trecătoare, decît devotamentul lor faţă de Franţa şi pretimpuriile lor visuri de viitor.

Pe pagina de gardă scrisesem:

„In case something should happen to me (either to be killed or posted missing) I want this book to be sent to my Father, capitaine Jacques Clostermann, French Headquarters, Brazzaville" [1] *în nădejdea că acest caiet va ajunge la ei şi voiam ca părinţii mei, primindu-l, citindu-l să regăsească în el glasul meu drept mîngîiere*.

Caietul acesta m-a însoţit în fiece clipă din zi – boţit de greutatea paraşutei şi caseta documentelor de zbor, pătat de ceai pe masa unei popote sau aşezat lîngă mine pe iarba dispersal[2]-*ului în timpul nesfîrşitelor şi monotonelor ceasuri de alarmă*.

---

[1] De voi fi ucis sau dat dispărut, doresc ca acest caiet să fie trimis tatălui meu, căpitanul Jacques Clostermann, Cartierul General Francez din Brazzaville – 10-3-1942.

[2] Adăpost rezervat unui avion la marginea pistei. Lîngă aceste adăposturi era instalată o baracă sau un cort, denumit tot dispersal. Fiecare escadrilă îl avea pe al său (n. red.).

Caietele acestea – căci la sfîrşitul războiului se adunaseră trei – m-au însoţit peste tot: din insulele Orcade pînă în Cornouailles, din Comitatul Kent pînă în Scoţia, din Normandia pînă în Danemarca, străbătînd Belgia, Germania şi Olanda.

Destinul – atît de crud pentru mulţi dintre camarazii mei – a vrut să supravieţuiesc celor patru sute douăzeci de misiuni de luptă.

Într-o bună zi, după ce tragedia s-a încheiat, am putut povesti cu viu grai tatălui meu istoria acestor patru ani.

Au trecut doi ani.

Alături de supravieţuitorii F.A.F.L.-ului am avut ingrata misiune de a vizita familiile prietenilor noştri care nu se mai întorseseră, de a încerca să le aduc marea mîngîiere a istorisirii vieţii copiilor lor.

Dar nu i-am putut găsi pe toţi.

Am întîlnit de asemenea mulţi francezi care nu aveau nici cea mai mică idee despre cele petrecute de cealaltă parte a Mînecii, sau care preferau să continue a le ignora...

Dar simţeam, totodată, că existau francezi care căutau să cunoască adevărul, poate pentru a afla un sprijin speranţei şi încrederii...

Lor le sînt dăruite aceste pagini.

Le-am recitit cu melancolie, eu şi prietenul meu Jacques Remlinger.

Dacă schimbăm datele şi cîteva împrejurări complementare, paginile acestea reprezintă existenţa cotidiană a cinci sute de aviatori francezi... O puteţi deci retrăi. Oricare dintre camarazii mei care au luptat în Forţele Aeriene Franceze va regăsi, frunzărind carnetul său de zbor, aceleaşi episoade.

Îl rog pe cititor să nu caute în cartea de faţă o operă literară. Am consemnat pur şi simplu, zi de zi, impresii, instantanee fotografice, imagini săpate vremelnic în memorie.

Ar fi fost nevoie de un mare talent pentru a face să reînvie sub o formă, totodată literară şi veridică, cariera unui pilot de vînătoare din războiul acesta! Şi tocmai pentru că totul era adevărat, cald încă, nu am vrut să aduc retuşuri acestor caiete.

Am ţinut să păstrez expresiile engleze, anumite cuvinte care frizează barbarismul – oricum, nu puteam să le reneg, căci le-am

rostit cu toţii patru ani de-a rîndul!

Engleza era limba folosită la radio. Cu toată bogăţia atît de pitorească a cuvintelor de cod şi argou ale R.A.F.ului. Cum să traduci altfel decît prin note la subsolul paginii conversaţiile acestea radio-telefonice fără ca ele să-şi piardă din vigoare şi concizie?

Prin originea şi concepţia lor, paginile de faţă sînt un fel de reportaj.

Dar se mai ivea o dificultate.

Viaţa unui pilot de vînătoare este monotonă în ceea ce poate ea reprezenta din punct de vedere faptic, acele sweeps[1], *lungile ceasuri de alarmă, misiunile de bombardament în picaj, de vînătoare liberă, de însoţire ori mitraliere urmează unele după altele, se aseamănă. Cu nimic nu poate fi asemuită mai bine o luptă aeriană – în afară de cîteva detalii geografice sau tactice de ordin secundar – decît tot cu o luptă aeriană! De aceea, am simţit nevoia să fac o selecţie a acţiunilor tipice fiecărei perioade a războiului. Pentru a le lega între ele într-un chip inteligibil, m-am mulţumit, pur şi simplu, să rezum rapid faptele şi perioadele intermediare*.

Anumite reflecţii sau descrieri vor irita poate prin sinceritatea sau cruzimea lor. Dar nu trebuie să se uite că aceste pagini au fost scrise pentru părinţii mei, care îmi erau totodată prieteni şi confidenţi şi cărora le puteam dezvălui deschis slăbiciunile, amărăciunile, bucuriile şi copilăriile mele. Fireşte, am şovăit îndelung în faţa unora dintre aceste pagini, dintr-o sfială lăuntrică; dar dacă le-aş fi înlăturat, adevărul ar fi avut de suferit.

Şi la urma urmei, eram cu toţii nişte băieţandri, cu reacţii asemănătoare în faţa primejdiei, a victoriilor, a nedreptăţilor; ceea ce exprim am trăit cu toţii, cei din F.A.F.L., am trăit ori simţit.

La sfîrşitul acestei cărţi am adăugat note care vor înlesni înţelegerea – pe plan pur tehnic – a istorisirilor. Statisticile, cifrele, în general documentele provin, toate, din sursă oficială şi sînt în cea mai mare parte inedite.

Fie ca aceste pagini să-l poată ajuta pe cel care se încumetă să nareze în amănunt istoria atroce dar minunată a acestui lung război.

---

[1] Operaţie ofensivă de vînătoare îndepărtată în teritoriul inamic.

Fie ca ele să-i facă pe unii să pună mai multă discreţie sau pudoare în aprecierile lor, să-şi amintească de aviatorii Franţei Libere, care au înscris pe bolta cerului nu puţină glorie adevărată, care au sporit prestigiul Franţei, chiar dacă nu au monumente, chiar dacă numele lor nu a fost dat unor pieţe, unor străzi, unor staţii de metrou...

Fie ca ele să preacinstească întru totul victoriile noastre.

Este singura-mi dorinţă. Va fi şi mîndria mea.

PIERRE CLOSTERMANN
Nr. matricol 30 973 din
Forţele Aeriene Franceze Libere

PARTEA ÎNTÎI

Pilot în escadrila „Alsace“

Şcoală pentru piloţi de vînătoare în Ţara Galilor

1942

Munţii înalţi ai Ţării Galilor, pe jumătate înghiţiţi de neguri, aleargă de o parte şi de alta a căii ferate.

Am lăsat în urmă oraşele Birmingham, Wolverhampton şi Shrewsbury, înmuiate în funinginea lor soioasă…

Jacques şi cu mine privim indiferenţi, fără să scoatem o vorbă, la peisajul întristător, spălat de o ploaie neostoită şi măruntă, la oraşele acelea miniere, murdare, neurastenice, care se tîrăsc prin văi, strivite de cîte un nor de fum cenuşiu aninat parcă de case şi într-atît de gros, încît vîntul ce suflă în rafale şfichiuitoare nu-l poate destrăma…

Călătorii din compartiment se uită curioşi la uniformele noastre franceze – bleumarine cu nasturi aurii.

Pe piepturi ne scînteiază, făloasă, insigna de pilot al Armatei Aerului[□], iar deasupra buzunarului stîng aripile R.A.F.-ului[1].

În urmă cu două săptămîni doar, mai eram elevi piloţi la Royal Air Force College[2] din Cranwell, cărînd într-una după noi manuale de navigaţie aeriană, teorii privind tragerile şi caiete groase cu notiţe.

Toate acestea nu mai sînt decît o amintire.

Peste cîteva ore, poate, vom pilota un *Spitfire*, păşind astfel pe ultima treaptă care ne mai desparte de arena cea mare.

Cîteva minute încă şi vom sosi la Rednal – O.T.U.-61[□] – unde, înainte de a pleca în escadrilă, urmează să facem un curs de iniţiere pe *Spitfire*.

Deodată, îl văd pe Jacques că-şi lipeşte obrazul de geam:

— Ia te uită, Pierre, *Spitfire*-le noastre!

Într-adevăr, trenul încetineşte, înaintînd acum de-a lungul unui aerodrom, iar o rază de soare umed, care a izbutit să spintece văzduhul brumos, dezvăluie ochilor vreo douăzeci de avioane aliniate la marginea unei piste gudronate.

În sfîrşit, a sosit ziua cea mare!

Ninsoarea nu a contenit toată noaptea, iar acum, sub cerul albastru, aerodromul pare de un alb orbitor.

Doamne, cît de frumoasă este viaţa! Trag adînc în piept aerul rece şi simt sub tălpi scîrţîitul zăpezii, elastică şi moale ca un covor oriental; ea deşteaptă în mine potop de amintiri. Este prima zăpadă pe care o văd după lungă vreme…

În baraca în care ne adăpostim între zboruri, instructorul meu mă aşteaptă în prag, cu surîsul pe buze.

— *How do you feel?*[3]

— *O.K Sir*[4], îi răspund, căutînd să-mi ascund tulburarea.

— *Well, let's have a try*[5]!

[□] Armata franceză a aerului.

[1] Royal Air Force (aviaţia militară britanică).

[2] Şcoala militară de ofiţeri a R.A.F.

[□] Unitate de tranziţie pentru personalul navigant ce urmează a deveni operaţional.

[3] Cum te simţi?

[4] Foarte bine, domnule.

[5] Bun, hai să facem o încercare.

Toată viaţa o să-mi amintesc de primul meu contact cu *Spitfire*-ul. Cel pe care urma să-l pilotez avea matricola TO-S.

Înainte de a-mi prinde chingile paraşutei, stau locului cîteva clipe, să-l contemplu – îmi plac liniile zvelte ale fuselajului, motorul Rolls Royce carenat cu fineţe; un adevărat pur sînge…

— *You have got her for one hour. Good luck!*[1]

Stăpîn al unui asemenea bolid! Şaizeci de îmbătătoare minute!

Caut să-mi aduc aminte sfaturile instructorului. Totul îmi pare învălmăşit.

Îmi prind, tremurînd, chingile, îmi potrivesc casca şi, încă năucit de atîtea instrumente, cadrane, contacte, manete, înghesuite unele într-altele, toate la fel de importante, pe care degetul trebuie să se aşeze într-o clipă anume, mă pregătesc pentru încercarea hotărîtoare.

Trec cu grijă în revistă *cockpit drill*-ul[2], murmurînd fraza sacramentală:

„BTFCPPUR – *Borakes* (frîne), *Trim* (flettnerele de corecţie ale comenzilor), *Flaps* (flapsurile), *Contacts, Pression* (în sistemul pneumatic), *Petrol* (benzină), *Undercarriage* (tren de aterizare escamotabil, zăvorît) şi *Radiator*…"

Totul este gata. Mecanicul închide după mine portiera şi iată-mă ferecat în acel monstru de metal pe care trebuie să mă fac stăpîn.

O ultimă privire.

— *All clear? Contact!*[3]

Mînuiesc pompele de mînă şi butoanele de pornire a motorului. Elicea începe să se rotească încet şi, dintr-odată, cu un bubuit de tunet, motorul se dezlănţuie. Eşapamentele varsă flăcări albastre, prelungi, înfăşurate într-un fum negru, în timp ce avionul începe să se cutremure ca un cazan sub presiune.

Odată scoase calele, deschid larg radiatorul, căci motoarele acestea răcite cu lichid se încing foarte repede şi, cu mare băgare de seamă, rulez pînă la pista de decolare, pe care plugurile au

---

[1] E al dumitale pentru o oră. Succes!

[2] Operaţie mnemotehnică dinaintea decolării, care îngăduie severa trecere în revistă a şirului de manevre esenţiale.

[3] Liber în faţă? Contact!

curăţat-o de zăpadă, o pistă foarte neagră şi foarte dreaptă în albul sclipitor al peisajului.

— *Tutor 26, you may scramble now, you may scramble now*.[1]

Turnul de control îmi permite, prin radio, să decolez…

Inima îmi bate nebuneşte. Îmi înghit saliva, cobor scaunul şi, cu o mînă umezită de sudoare, împing încet maneta de gaze.

Pe dată mă şi simt purtat ca de un ciclon. Frînturile unor poveţe îmi revin în minte…

... *Don't stick the nose too much forward!*[2]

În faţa mea uriaşa elice, menită să absoarbă toată puterea motorului, nu are între diametrul pe care îl mătură şi sol decît o gardă[3] mică…

Timid, împing manşa înainte şi, după o puternică izbitură, care mă lipeşte cu spinarea de spătarul scaunului, *Spitfire*-ul o porneşte, accelerează, accelerează, în timp ce aerodromul aleargă cu viteză crescîndă la dreapta şi la stînga mea…

…*Keep her straight*.[4]

Frenetic, manevrînd cu putere palonierele, potolesc cîteva devieri bruşte.

Deodată, ca prin minune, cu răsuflarea tăiată, mă trezesc în văzduh. Calea ferată dispare cu sclipiri de fulger. Îmi mai trec pe dinaintea ochilor, nelimpede, copaci, case, care se topesc în spatele meu… Escamotez iute trenul de aterizare, închid cupola străvezie a carlingii, reduc gazele şi reglez elicea pe pas de croazieră.

— Uf! Broboane de sudoare mi se preling pe la tîmple. Instinctiv însă, membrele mele reacţionează asemenea levierelor bine reglate ale unui automat. Nesfîrşitele şi obositoarele luni de antrenament mi-au pregătit muşchii şi reflexele pentru clipa aceasta.

Cîtă fineţe în comenzi; cea mai slabă apăsare cu piciorul ori cu mîna se dovedeşte suficientă pentru a arunca aparatul în văzduh…

Dumnezeule, unde mă aflu?

---

[1] Tutor 26 – poţi decola! poţi decola!

[2] Nu împinge botul prea înainte!

[3] Distanţă.

[4] Ţine-l drept.

Viteza este atît de mare, încît cele cîteva secunde care s-au scurs m-au şi purtat la mai bine de zece kilometri de aerodrom. Pista neagră nu mai înseamnă decît o linie întunecată în dunga zării.

Încerc, sfios, un viraj, trec iarăşi pe deasupra bazei şi mă învîrt încoace şi încolo. Trag uşor de manşă şi într-o clipită am urcat la trei mii de metri.

Încetul cu încetul viteza mă îmbată şi prind curaj. O deplasare de numai cîţiva milimetri a manetei de gaze ajunge pentru a dezlănţui motorul.

Mă hotărăsc să încerc un picaj. Împing manşa încetişor – 550, 600, 650 km pe oră… Pămîntul pare să se năpustească înfricoşător de repede întru întîmpinarea mea. Speriat de viteză, trag instinctiv de manşă şi, deodată, capul mi se afundă între umeri, o greutate ca de plumb mi se prăvale pe şira spinării şi mă striveşte în scaun. Un fel de ceaţă îmi acoperă văzul.

Asemenea unei bile de oţel care cade pe un bloc de marmură, *Spitfire*-ul a zvîcnit în văzduhul elastic şi, drept ca o lumînare, a ţîşnit spre cer.

Abia revenit în urma efectelor forţei centrifuge, mă grăbesc să reduc gazele, căci nu am oxigen[*], iar avionul îşi continuă zborul de pasăre…

Aud prin radio Controlul, care mă recheamă. Mă uit repede la ceas – cerule, s-a şi scurs o oră! Toate par să se fi petrecut în numai o secundă!

Acum trebuie să aterizez.

Deschid complet radiatorul, reduc gazele, pun elicea pe pas mic, deschid cupola cabinei, ridic scaunul şi iau priza de aterizare.

Din nou încep să-mi pierd cumpătul. În faţa mea, motorul uriaş, cu ţevile-i largi de eşapament, fură vederii mele întreaga pistă. Orbit, îmi ţin capul înăuntru, din pricina neînchipuitei presiuni a aerului; sînt prizonierul propriei mele carlingi.

Scot roţile şi flapsurile. Pista se apropie cu o iuţeală înfricoşătoare. Nu voi izbuti niciodată să mă aşez pe pămînt. Aerodromul pare că se îngustează şi că, totodată, îmi sare în ochi… Trag de manşă, trag cu disperare, avionul se înfundă cu o puternică zguduitură metalică ce răsună în fuselaj şi… îl simt cum

---

[*] Nu era montată instalaţia de oxigen pentru zbor la altitudini mari.

rulează stîngaci pe pavaj. O lovitură de frînă pe dreapta, una pe stînga şi *Spitfire*-ul se opreşte la capătul pistei.

Icnirile motorului funcţionînd la ralanti se aseamănă cu palpitaţiile unui pîntece de cal de curse vlăguit…

Instructorul meu se saltă pe aripă, mă ajută să-mi scot paraşuta şi zîmbeşte cînd îmi vede chipul palid şi tras.

Fac doi paşi, apoi, încă năucit, simt nevoia să mă sprijin de fuselaj.

— *Good show – you see, nothing to worry about*.[1]

De-ar şti totuşi ce mîndru sînt. În sfîrşit, am pilotat un *Spitfire*. Cît îmi pare de frumos, de viu! O capodoperă plăsmuită în numele armoniei şi al forţei, chiar aşa cum îl văd acum, în neclintire.

Uşor, cum ai dezmierda obrazul unei femei, îmi trec palmele peste aluminiul rece şi neted ca oglinda al acestor aripi care m-au purtat…

În timp ce mă înapoiez la baracă, cu paraşuta pe spinare, mă mai întorc o dată spre el şi visez la ziua în care voi avea, în escadrilă, un *Spitfire* numai al meu, pe care să-l iau cu mine în luptă, care să-mi încătuşeze viaţa în cabina-i strîmtă şi pe care să-l iubesc ca pe un prieten credincios…

✶

…Două luni grele de iarnă la O.T.U. (Operational Training Unit – şcoală de piloţi de vînătoare).

Cursurile se succedau neîntrerupt, orele de zbor se adunau foarte repede, şedinţele de trageri aeriene pe deasupra munţilor acoperiţi de zăpezi ai Ţării Galilor se înmulţeau şi ele vertiginos în carnetul de zbor… Dar nu fără impasuri şi amărăciuni.

Spitfire-ul unuia dintre camarazii noştri belgieni a explodat în plin văzduh, în timpul unui zbor de acrobaţie. Doi prieteni de-ai noştri din R.A.F. au murit sub ochii noştri, într-o ciocnire.

Apoi, Pierrot Degail, unul dintre cei şase francezi care urmau acest curs, s-a izbit, într-o seară ceţoasă, de vîrful unei măguri îngheţate. Două zile ne-au trebuit ca să putem ajunge pînă la rămăşiţele pierdute în zăpadă. L-am găsit lîngă *Spitfire*-ul său, îngenuncheat, cu capul între braţe, ca un copil adormit; picioarele zdrobite îl împiedicaseră să se deplaseze şi murise de frig,

---

[1] Foarte bine. Nu ai de ce să fii îngrijorat.

pesemne, în timpul nopţii.

Ceremonia înhumării, cu onoruri militare, se dovedi emoţionantă prin simplitatea ei. Jacques, Menuge, Commailles şi cu mine duceam sicriul înfăşurat în stindardul tricolor. Doamne, cît era de greu, cîtă tristeţe sub ploaia măruntă, de gheaţă… Apoi trecerea aceea înceată, săvîrşită în tăcere, a fiecăruia dintre noi prin faţa gropii răsunînd de lopeţile care azvîrleau pămînt englez peste trupul sărmanului băiat…

După cele cinci săptămîni petrecute la Rednal, s-au scurs şi celelalte trei în care ne-am încheiat instruirea la Montford Bridge, mică bază satelit, pierdută în munţi.

Neîntrerupt, de cum cerul se lumina cît de cît, zburam. Executam exerciţii în formaţii de trei, patru, ori douăsprezece avioane, manevre de alarmă, de luptă aeriană, de trageri, făceam studii de tactică, de recunoaştere a avioanelor, de dicţie pentru radiotelefonie etc…

Frigul se înteţise. Trăiam în bordeie semicilindrice din tablă ondulată, fără pereţi izolatori, iar problema încălzirii se dovedea anevoioasă.

Împreună cu Jean Scott, prîslea echipei noastre şi tovarăşul meu de cameră, mergeam să „împrumutăm” cărbuni dintr-un depozit de lîngă calea ferată.

Foarte dichisit de felul lui, Jean îmi stîrnea hazul cînd îi vedeam echilibrul nestatornic pe sub sîrmele ghimpate, în timp ce îmi transmitea bucăţi de antracit pe care le ţinea cu silă între degetul cel mare şi arătătorul mîinii înmănuşate cu grijă…

Apoi, şedinţe homerice de aprindere a focului în soba cea micuţă a cărei menire, mult peste puterile ei, era să ne încălzească bordeiul. Era nevoie de litri întregi de benzină scoşi din camionul cisternă pentru a înviora flacăra muribundă a cărbunelui umed şi a lemnului ud.

Îmi amintesc, era într-o seară frumoasă, de explozia sobei prea îmbîcsite de vapori de benzină, explozie care ne-a preschimbat în războinici negri, cum nu se putea mai negri, pe Jacques, pe Jean şi pe mine.

Revelionul acelui an s-a petrecut în mare tăcere, străbătut oarecum de melancolie în colţul nostru pierdut…

A sosit apoi ziua repartizărilor.

Commailles, Menuge şi cu mine urma să plecăm la Turnhouse, în Scoţia, pentru a face parte din Escadrila 341, din grupul de vînătoare francez liber „Alsacia“, atunci pe cale de constituire. Jacques, Jean şi Aubertin aveau să plece la Escadrila 602 de la Perranporth.

Zarurile fuseseră aruncate, adevăratul război începea. În sfîrşit!

„Alsace”

Trei tineri sergenţi piloţi coboară la Edimburg.

Lumea toată e a lor.

„Prinţesei Nordului”, îmbăiată de soare, dar care s-a gătit totuşi cu o strălucitoare mantie de zăpadă, băieţii nu-i aruncă decît o privire distrată.

Sînt frînţi de oboseală. Au străbătut în diagonală Anglia toată, de la sud-vest la nord-est.

O noapte istovitoare petrecută în vagon, cu schimbări de trenuri pe întuneric, cu îmbulzeli pe peroanele umede, cu o ceaţă care pune nimburi lămpilor, cernîndu-le lumina, cu gîfîieli de locomotive, cu mulţime de oameni grăbiţi, îmbrăcaţi în uniforme…

— *The train for Leicester please?*[1]

Năuciţi de zgomot, împovăraţi de greii lor „kitbags”[2] tinerii şi-au căutat zadarnic un loc în compartimentele tixite, unde oamenii dorm claie peste grămadă în miros de funingine, de sudoare şi fum rece de tutun…

Vagoanele se pun în mişcare. Vaierul sincopat, sfîşietor, al sirenelor spintecă bezna.

— *Air raid on! Lights please, lights please!*[3]

Apoi trenul frînează brusc, aerul comprimat şuieră,

---

[1] Trenul pentru Leicester, vă rog?

[2] Saci regulamentari.

[3] Atac aerian. Luminile, vă rog, luminile, vă rog!

tampoanele se ciocnesc, zgîlţîindu-i pe călătorii buimaci… palidele luminiţe albastre se sting.

Un sfert de oră. O jumătate. O oră de frig şi tăcere.

Pe bolta cerului cîteva fulgere. În depărtare, zumzetul monoton al unor motoare. În marginea zării, străluminări de-o clipă, în care se conturează fugar siluetele unor uzine şi coşuri.

Din nou sirenele.

— *All clear!*[1]

Un fluierat, un scrîşnet de fiare ruginite, şi iarăşi zgîlţîituri; locomotiva patinează, apoi îşi ia avînt…

Impresii înecate în aburii unui somn neîmplinit, sleitor, care nu aduce odihnă.



Mai apoi, oboseala s-a topit ca prin minune. Autobuzul se opreşte în faţa corpului de gardă al aerodromului.

— *Turnhouse!* strigă conductorul.

Marile hangare camuflate cu benzi verzi şi galbene, clădirile joase ale popotelor, barăcile de lemn ale acelor „dispersal“-uri risipite în jurul întinselor piste din macadam care împart suprafaţa gazonată a terenului. Ici, colo, cîteva avioane.

Caporalul din M.P.[2] care este de gardă ne cercetează actele, buletinele de identitate şi ne conduce sub escortă pînă la „*Sergeant's Mess*”[3].

Primire destul de rece din partea *Station Warrant Officer*-ului[4].

— *French Squadron? I have not seen anybody yet!*[5]

Drace, să fie oare vorba de o unitate de vînătoare fantomă? Şi începem să fim dezamăgiţi.

O camionetă ne duce în faţa unei clădiri întunecate şi ne debarcă acolo cu bagaje cu tot.

Linişte. Iz de mucegai. Un dormitor mare, gol – paturi de fier, dulăpioare cenuşii. Şi nici măcar o pisică.

Primirea este descumpănitoare. Unde este barul escadrilei,

---

[1] Încetarea alarmei!

[2] Poliţia militară.

[3] Popota subofiţerilor.

[4] Adjutantului bazei.

[5] Ce escadrilă franceză? Nu am văzut încă pe nimeni.

cald şi plin de însufleţire, unde sînt camarazii gălăgioşi şi veseli pe care închipuirea noastră ni-i înfăţişa întîmpinîndu-ne cu braţele deschise!

— La naiba! Nu se mai poate dormi aici!

Glasul, foarte francez şi foarte parizian ca accent, ne face să tresărim. Atunci desluşim, tocmai în capătul celălalt al încăperii, într-un ungher întunecat, o siluetă lungită pe pat. Fumează. Uniformă bleumarin, nasturi aurii – un francez!

Se ridică alene.

— Dar este Marquis!

Ne privim şi izbucnim în rîs. Noi patru alcătuim toată escadrila 341.

✶

Zilele trec, şi escadrila de vînătoare „Alsace" prinde fiinţă.

Maiorul Mouchotte, unul dintre primii ofiţeri ai Franţei Libere, va fi comandantul nostru. Înalt, zvelt, oacheş, privire sfredelitoare, glas tăios care nu îngăduie replică, dar şi un surîs prietenos, cald. Este din soiul acela de oameni pentru care mergi la moarte fără să crîcneşti, cu plăcere aproape.

Apoi locotenentul Martell, care va fi comandantul meu de patrulă, un uriaş blond, cu umeri laţi, cu picioare enorme şi cu mîini de zînă ce ştiu mînui un Spitfire cu acea forţă şi mlădiere ce nu par afla nicicînd seamăn în R.A.F.

Locotenentul Boudier – Bou-Bou – o bucăţică de om, pierdut îndărătul unei pipe uriaşe, o inimă mare, de aur. Este un „as" care numără de-acum şapte nemţi la activul său. Comandă patrula a doua.

Piloţii sosesc unul cîte unul. Sosesc din cele patru colţuri ale Angliei, după ce s-au smuls din cele patru colţuri ale Franţei ocupate, pentru a veni să se bată aici. O selecţie naturală, impusă de voinţă, de patriotism. Din toate clasele sociale – dar întregul acesta formează o elită.

De Bordas ascunde – sub înfăţişarea-i veselă şi nepăsătoare – drama pierderii celui mai drag prieten al său, doborît alături de el, lîngă Dieppe. Bouguen – un breton încăpăţînat; Farman – un nume ilustru în aviaţia franceză; Chevalier – calm, de o hotărîre

neclătinată; Lafont – de la unul din vechile G.C.I.[1] din Libia; Girardon – unul dintre rarii noştri ofiţeri activi, mucalit, subtil-ironic! Ross – îşi ascunde sfiiciunea şi bunătatea naturală sub o înfăţişare aspră; Mathey, care a traversat pe schiuri Pirineii pentru a se contopi cu Franţa Liberă; Savary – poetul grupului, fin şi cultivat; Bruno – zeflemitor, încercat pilot de vînătoare; Gallet – prietenul lui nedespărţit şi el de la un vechi G.C.I. din timpurile eroice din Siria; Pabiot, care vine din Ile-de-France şi vrea să lupte mai departe…

Încetul cu încetul echipa se încheagă. Piloţii continuă să sosească.

De Mezillis – bretonul care şi-a pierdut un braţ în cadrul grupului „Lorena“ în Libia şi care printr-un uimitor efort de voinţă a învăţat să piloteze cu braţul său artificial; Béraud – seriosul grupului, pilot destoinic şi bun povăţuitor, căruia îi cerem întotdeauna sfatul înainte de a face o prostie; Laurent – meticulos, ştiinţific şi entuziast; Mailfert – neîntrecutul, mare amator de pirotehnie şi farse; Leguie – alt breton cu calm într-adevăr britanic; Raoul Ducal – cu evadările sale nemaipomenite şi ordonat pînă în vîrful unghiilor; Borne – bun camarad, retras şi discret; bravul Buiron – „Buibui şi pipa lui“, cum îi spuneau prietenii… scumpul de Saxe – scheletul nostru ambulant, hărăzit cu un curaj de oţel…

*

Într-o bună zi, *Spitfire*-le destinate nouă sosesc cu vuiet de tunet. Mecanicii noştri englezi le iau în primire, iar noi le curăţim; Crucile de Lorena apar pe fuselaje, cu matricolele escadrilei 341. N. şi L.

Sub imboldul energic al lui Mouchotte, mulţumită experienţei lui Martell şi a lui Boudier, echipa de prieteni se transformă într-o temută formaţie de luptă.

Avioanele zboară fără întrerupere – trageri, formaţie de luptă, exerciţii de dog-fight[2], repetiţii de alarmă…

Englezii sînt uluiţi de o atît de rapidă punere la punct; ei admit

---

[1] Grup de vînătoare independent (în aviaţia franceză).

[2] Urmărire (luptă avion cu avion).

cu *fair-play* că este vorba de o unitate „hors classe”[1], iar o lună mai tîrziu „Alsacia” este afectată escadrei din Biggin Hill. E o cinste, al cărei preţ nu-l cunoaştem, poate. Situată la sud de Londra, Biggin Hill este baza care numără cele mai multe victorii şi care este rezervată escadrilelor selecte din R.A.F.

Pentru a ne duce acolo, vom fi dotaţi cu *Spitfire IX*, avînd motor Rolls-Royce, cu compresor pe două trepte, cea mai nouă realizare a tehnicii aeronautice engleze, distribuit cu zgîrcenie doar cîtorva unităţi de elită.

Spre a sărbători cum se cuvine evenimentul, oferim personalului din Turnhouse – începînd cu Group Captain Guinness, comandantul bazei, şi pînă la ultimul mecanic – o petrecere uriaşă.

Îl observ pe Mouchotte, retras într-un colţ, foarte calm şi puţin melancolic. Ştiu ce gîndeşte. Se întreabă cu amărăciune cîţi dintre băieţii unităţii sale vor supravieţui pînă la victorie. Moartea a şi început să secere. Mezillis şi-a pierdut viaţa săptămîna trecută, pentru că aripile *Spitfire*-ului său s-au pliat într-un picaj. Commailles şi Artaud, sosiţi în ajun, şi-au aflat moartea în sfărîmăturile învălmăşite ale avioanelor lor, pe timpul unui exerciţiu de luptă…

Primul meu mare „Show“[2] deasupra Franţei

Încă mai sîntem în readiness.[3]

În sectorul Biggin Hill totul respiră calm, iar dimineaţa se scurge foarte încet.

Pe sub aripile *Spitfire*-lor, înrourate din belşug, mecanicii moţăie înfăşuraţi în pături.

Vremea se lasă greu ucisă. În timp ce într-un colţ al *dispersal*-

---

[1] Excelentă.

[2] Spectacol, reprezentaţie (n. red.).

[3] Stare de alarmă.

ului un fonograf fornăie unul şi acelaşi cîntec, noi jucăm „monopole”, dar gîndurile ne sînt aiurea, cu Martell, Mailfert, Girardon, Laurent, Bruno şi Gallay. Afară, pe sub fereastră, Jacques şi Marquis, mînjiţi de unsoare, adaptează un motor uriaş la carcasa unei motociclete găsită Dumnezeu ştie unde.

Telefonul. Feţele tuturor se ridică, încremenite parcă.

— *Early lunch for pilots. There is a show on!*[1] strigă plantonul din cabina sa.

Un *sweep* foarte important a fost prevăzut pentru începutul după-amiezii, iar popota pregăteşte un prînz deosebit pentru piloţii care vor lua parte la acţiune.

Mouchotte a fost anunţat; soseşte îndată, însoţit de Boudier.

— Martell, aliniază-ţi patrula, dumneata îl vei constitui pe Red 2, iar Boubou pe Red 3 şi 4…

Toată lumea se îngrămădeşte în jurul tabloului unde sînt înfipte douăsprezece cuie de care vor fi aninate douăsprezece siluete de *Spitfire* decupate în tablă şi purtînd fiecare cîte un nume.

Ordinea de bătaie a escadrilei este afişată la cîteva minute după discuţiile dintre cei doi comandanţi.

Comandant MOUCHOTTE

Lt. BOUDIER	Serg. CH. BRUNO	Lt. MARTELL
Serg. REMLINGER	Lt. PABIOT	Serg. CLOSTERMANN
Sublocot. BOUGUEN	Sublocot. DE BORDAS	Lt. BERAUD
Serg. MARQUIS		Serg. MATHEY

Murmure şi mişcare în rîndul celor care vor rămîne mai în urmă.

Întîlnire la Intelligence Room[2] la ora 12,30. Însoţit de Martell şi Boudier, Mouchotte pleacă cu camioneta sa „Hillman“, în timp ce piloţii ceilalţi dau fuga la camionul popotei.

Prînz luat în fugă în tovărăşia piloţilor de la 611 – supă, cîrnaţi, piure…

În aer plutesc totuşi unele temeri. Pentru cei mai mulţi dintre noi este vorba de prima misiune serioasă de luptă şi ea ne va

---

[1] Masa pentru piloţi se dă mai devreme. Misiune probabilă!

[2] Sală rezervată documentării şi serviciilor de informaţii.

purta desigur în interiorul zonei duşmane.

Mă încearcă un sîcîitor amestec de curiozitate şi nelinişte.

Dorinţa de a şti cum voi reacţiona în faţa morţii, dorinţa întrucîtva nesănătoasă de a cunoaşte frica – adevărata frică, cea a individului singur în faţa trecerii în nefiinţă. Şi totuşi, mai dăinuie, bine înrădăcinat, în adîncurile eului, vechiul scepticism al omului civilizat… Rutina orelor de studii, călătoriile confortabile, lecturile umaniste, viaţa de oraş, care – toate la un loc – lasă foarte puţin loc noţiunii de primejdie a morţii sau încercării dăruite curajului fizic propriu-zis…

Aş vrea totuşi să pătrundă în străfundurile gîndurilor acelui canadian din escadrila 611, care nu se află nicidecum la prima misiune. Calm, el cere fetei din W.A.A.F.[1] o a doua porţie de piure, în timp ce eu abia o înghit pe prima. Iar Dixon şi Bruno discută într-una despre fotbal… Oare ce gîndesc, ce se petrece în fiinţa lor?

În chiar clipa aceea, prin asociaţie de idei, mi-a revenit în minte o anume zi de joi petrecută la Croix-Catelan. Eram portarul echipei de fotbal a liceului meu, Notre Dame de Boulogne. Centrul înaintaş al lui Albert-de-Mun, un vlăjgan de 75 de kilograme, se strecurase printre fundaşii mei distraţi… Nu-mi mai rămăsese decît o singură soluţie ca să-mi apăr poarta, să-i plonjez la picioare… M-am aruncat din instinct, cu braţele întinse spre balon. Apoi, cu o frîntură de clipă înainte de a atinge mingea, m-am ferit printr-o răsucire. Îmi fusese teamă să nu mă rănesc din pricina crampoanelor de la bocancii adversarului meu. Îmi fusese frică, iar golul fusese marcat… Să mă aştept oare, în după-amiaza aceasta, la o reacţie pur fizică de soiul acesta? Neaşteptata imagine din trecut îmi taie cu totul pofta de mîncare…

Este 12,35.

✶

— *Come-on chaps, Briefing!*[2]

Ne îndreptăm, în grupuri mici şi tăcute, către *Intelligence Room*.

Mai întîi, o sală tixită cu fotografii, hărţi, fotolii, reviste tehnice,

---

[1] Women Auxiliary Air Force: corpul feminin auxiliar al R.A.F.-ului.

[2] Intraţi, băieţi. Este ora instructajului.

publicaţii confidenţiale ale Ministerului Aerului. Într-un ungher, o uşiţă joasă dă spre sala de instructaj situată la un nivel mai jos.

Ambianţa locului te învăluie încă din prag…

În primul rînd, harta mare a sectorului nostru de operaţii, acoperind tot panoul aflat în spatele estradei – Sud-Estul Angliei, Londra, Tamisa, Marea Mînecii, Marea Nordului, Olanda, Belgia şi Franţa pînă la Cherbourg.

Pe harta aceasta o panglică roşie leagă Biggin Hill de Amiens, urcă spre Saint-Pol şi se întoarce la Dungeness, via Boulogne: este itinerarul misiunii noastre de astăzi.

Piloţii se înghesuie în neorînduială pe bănci – tropot înfundat de cizme de zbor, scăpărări de chibrite… primele ţigări fumegă între degete nervoase…

De tavan atîrnă modele de avioane – de-ale aliaţilor şi de-ale germanilor.

Pe pereţi stau prinse fotografii ale unor aparate *Focke Wulf* şi *Messerschmitt 109*, înfăţişate din toate unghiurile, cu diagrame indicînd corecţiile de tir corespunzătoare…

Pretutindeni se află afişate cele mai importante consemne de luptă:

– NEAMŢUL E TOTDEAUNA ÎN DREPTUL SOARELUI.

– ÎNAINTE DE A TRAGE, AŞTEAPTĂ SĂ-I VEZI ALBUL OCHILOR.

– NU ALERGA NICIODATĂ DUPĂ UN AVION PE CARE L-AI LOVIT. UN ALTUL TE VA DOBORÎ NEGREŞIT.

– MAI BINE SĂ ANUNŢI UN „PROBABIL DOBORÎT”, DECÎT SĂ CAZI CU NEAMŢUL PE CARE L-AI FI OMOLOGAT.

– ATENŢIE! TOCMAI CEL PE CARE NU L-AI VĂZUT TE VA DOBORÎ.

– NU TE GÎNDI LA FRUMOASA TA. DACĂ NU-L VEZI VENIND PE *FOCKE WULF*-UL CARE ÎŢI VA DOBORÎ CAMARADUL, EŞTI UN CRIMINAL!

– LINIŞTE LA RADIO. NU STÎNJENI FRECVENŢELE!

– DACĂ AI FOST DOBORÎT ÎN TERITORIUL DUŞMAN, EVADEAZĂ! DACĂ EŞTI PRINS, TACI!

Uniformele bleumarin ale francezilor contrastează cu jachetele de campanie ale englezilor şi canadienilor; dar toate inimile bat frăţeşte.

Afară, zgomot de frîne, de portiere trîntite…

Zarvă, toată lumea se ridică.

Group Captain Malan, DSO DFC şi Wing-commander-ii Al. Deere şi De La Torre intră, urmaţi de Mouchotte şi de Jack Charles, comandantul escadrilei 611.

Malan stă sprijinit de perete, într-un colţ; De La Torre şi Deere urcă pe estradă.

— *Sit down cheaps!*[1]

Tăcere.

De La Torre ia cuvîntul şi citeşte FORM D cu glasul său monoton:

În după-amiaza aceasta escadrila participă la Circus-ul nr.87. Ora H este 13,55.

Şaptezeci şi două de *Fortăreţe Zburătoare* trebuie să bombardeze aerodromul din Amiens-Glissy.

La 16 000 picioare escorta apropiată va fi alcătuită din 7 escadre, respectiv din 18 escadrile de *Spitfire V*.

Escadra lui Kenley va asigura apărarea îndepărtată şi va opera la 20 000 picioare, în regiunea obiectivului, la ora H fără cinci minute, adică la 13,50.

Acoperirea intermediară va fi asigurată de 24 *Spitfire IX* din West Malling, iar cele două escadre din Northolt – cu *Spitfire IX*, zburînd la 29 000 picioare, vor acoperi operaţia.

Sînt prevăzute două diversiuni:

12 *Typhoon*-uri, escortate de 24 *Spitfire* vor bombarda în picaj aerodromul din Poix, la ora H fără 20 de minute, adică la 13,45;

12 *Boston*, escortate de 30 *Spitfire*, vor bombarda la ora H fără 10 minute docurile din Dunkerque, după un atac simulat asupra localităţii Gravelines.

Diversiunile vor avea drept efect să abată atenţia radiolocaţiei germane, în timp ce *Fortăreţele* îşi iau formaţiile, şi să disperseze – aşa sperăm, cel puţin – eforturile aviaţiei de vînătoare inamice.

Escadra din Biggin Hill va trebui să opereze în regiunea Amiens, începînd cu ora H plus cinci minute, astfel încît să acopere retragerea *Fortăreţelor* pînă la 14,10.

Ordinea de bătaie a Luftwaffe-i, aşa cum ne interesează ea în această operaţie, este următoarea:

– 60 de *Focke Wulf*-uri disponibile la Glissy – în aer se vor afla probabil 40;

---

[1] Aşezaţi-vă, băieţi!

– 120 de *Messerschmitt*-uri *109 F* şi *FW 190* la Saint-Omer şi Fort Rouge. Veţi vedea poate cîteva întorcîndu-se de la Dunkerque, unde le vor fi atras avioanele Boston.

Cele 40 *FW 190* din Poix, stîrnite de *Typhoon*-uri, vor interveni neîndoios, primele deasupra oraşului Amiens, dar cînd veţi sosi voi vor fi şi avut de furcă cu escorta propriu-zisă.

După cît se pare, adversarii voştri făţişi vor fi cele 60 de *Focke Wulf*-uri din Rosier-en-Santerre, cele din Glissy, dacă vor putea decola înainte de bombardament şi, în mod inevitabil, vechii voştri prieteni, acei „Abbeville Boys”, pe care îi veţi revedea cu plăcere…

Asupra obiectivului veţi fi controlaţi de Appledore, pe frecvenţa C, indicativ de apel: *Grass-Seed*.

Zona vă va controla pe frecvenţa B pînă în clipa aceea. Veţi fi singura formaţie pe frecvenţa C, deci nu aveţi a vă teme de vreo interceptare…

Dau cuvîntul Wing Commander-ului Deere, care va fi conducătorul acestei „reprezentaţii”.

Cu glas calm şi cumpănit, ce contrastează cu chipul său de băieţandru arţăgos şi îndărătnic, Al. Deere ne dă ultimele instrucţiuni de zbor:

– Voi conduce escadrila 611, al cărei indicativ va fi *Gimlet*. Indicativ personal: *Brutus*.

– René va conduce escadrila 314, indicativ: *Turban*.

Vom decola în formaţie de grup pe pista Nord-Sud.

– Pornirea motoarelor la 13,20 pentru *Turban* şi 13,22 pentru *Gimlet*. Decolarea la 13,25. Voi executa un viraj larg desupra aerodromului, astfel încît să vă luaţi corect locul în formaţie, iar la 13,32, mă voi înscrie pe rută.

– Vom rămîne la zero picioare pînă la 13,50, apoi vom urca cu motoarele în plin, astfel încît să trecem de coastă la minimum 10 000 picioare şi ne vom regăsi deasupra localităţii Amiens, dacă totul merge bine, la 25 000 picioare.

– La dus, *Turban* va zbura cu 2 000 iarzi la dreapta mea. De îndată ce vom lua înălţime, *Turban* se va menţine la 2 000 picioare deasupra noastră şi puţin mai în spate.

– Ajunşi deasupra oraşului Amiens, vom vira cu 90° la stînga şi

vom urma un cap compas de 47° timp de cinci minute, doar dacă Appledorte nu ne dă cumva alte instrucţiuni.

– În principiu, vom zbura 25 de minute cu rezervoarele noastre suplimentare. Cînd voi semnala largarea „*Drop your babies*”,[1] veţi trece în formaţie de luptă.

Pînă la semnalul acesta, este obligatorie o riguroasă tăcere la radio. Vom zbura la rasul apei timp de 18 minute, neplăcute ce-i drept, spre a nu fi reperaţi de radiolocaţia germană; nu cumva vreun cretin să strice totul sporovăind fără rost. Dacă aveţi necazuri şi vreţi să vă înapoiaţi la bază, legănaţi aripile, treceţi pe frecvenţa D, dar nu vă serviţi de ea decît dacă vă aflaţi în primejdie de moarte. Altfel, în numele cerului, tăceţi!

Şi acum, cîteva ultime sfaturi:

– Dacă rezervorul suplimentar nu se larghează la semnal, anunţaţi-l pe comandantul de patrulă şi întorceţi-vă. Ar fi inutil să continuaţi, împovăraţi de greutatea lui. Veţi stînjeni pe toţi, deci veţi rămîne în urmă şi veţi fi cu siguranţă doborîţi.

– Semnalaţi clar poziţia avioanelor suspecte faţa de mine prin *Clock-Code*[2]. Vorbiţi rar şi desluşit, rostindu-vă indicativul.

– Dacă se deschide lupta, rămîneţi în formaţie, iar dacă totul merge foarte prost rămîneţi cel puţin în celule: este esenţial.

– Numărul 2 să nu uite nicidecum că este răspunzător de acoperirea numărului 1.

– Faceţi oricînd faţă atacului.

– Atenţie la oxigen.

– Capul compas pentru întoarcerea imediată, în caz că se iveşte vreun bucluc, este 317°. Dacă vă aflaţi pierduţi undeva în Franţa şi cu benzina drămuită, chemaţi pe frecvenţa B, *Zona*. Cu începere din mijlocul canalului Mînecii, dacă vă aflaţi la strîmtoare, dar în măsură să ajungeţi la bază, anunţaţi *Tremlin*-ul, pe frecvenţa A. Dacă nu puteţi ajunge pînă la coastă, săriţi cu paraşuta după ce aţi făcut apelul „Ajutaţi-mă“ pe frecvenţa D cu – pe cît posibil – o transmisie de indicare a poziţiei. Vom face imposibilul, ca totdeauna, pentru a vă readuce rapid la bază.

---

[1] Aruncaţi-vă pruncii! (adică rezervoarele suplimentare) (n. red.).

[2] „Codul ceasului”. Poziţia avioanelor inamice era indicată prin referiri la acele unui ceasornic.

– Nu uitaţi să cuplaţi I.F.F.-ul[3] imediat după decolare şi verificaţi-vă bine colimatorul.

– Goliţi-vă buzunarele.

— Să ne potrivim ceasurile… este exact ora 12,51 de minute şi 30 de secunde… unu, doi, trei… este ora 12,52 de minute zero secunde.

— Bine, deschideţi ochii, succes şi vînătoare bună!

În timp ce Deere vorbea, piloţii îşi scriau indicaţiile esenţiale direct pe piele, pe podul palmei: orare, capul compas pentru întoarcere, frecvenţele radio etc…

Îmbulzeală la portierele camioanelor.

Vremea este minunată, iar de trei zile încoace soarele se arată mai strălucitor ca de obicei în acest anotimp.

La *dispersal* fiecare se năpusteşte spre dulapul său.

Îmi golesc cu grijă buzunarele – să nu mai fi rămas nici un bilet de autobuz care să dezvăluie ceva, nici un plic cu vreo adresă, care să-i poată informa pe nemţi asupra aerodromului meu.

Îmi scot gulerul, cravata şi le înlocuiesc cu un fular de mătase.

Îmbrac tricoul gros, regulamentar, de lînă albă, peste o vestă din blană de miel. Pe deasupra şosetelor trag ciorapi lungi de lînă, care îmi ajung pînă la jumătatea pulpei; peste pantalon, peste toate, cizmele îmblănite în care îmi vîr, în dreapta, cuţitul de vînătoare, iar în stînga hărţile.

Îmi încarc pistolul Smith-Wesson şi mi-l trec pe după gît.

În buzunarele vestei de salvare mi-am pus plicul „escape”.[2]

Mecanicul meu vine să pună pe scaunul avionului paraşuta şi *dinghy*-ul[3], precum şi casca ale cărei receptoare vor fi cuplate de către electrician la aparatul radio; nu lipseşte nici masca cuplată la buteliile de oxigen.

Ora 13 şi 15 minute.

---

[3] Dispozitiv electronic de bord destinat a face posibilă identificarea de către apărarea proprie.

[2] Plic cu 20 000 franci francezi, 5 000 franci belgieni şi 1 000 florini olandezi, destinaţi să uşureze evadarea unui pilot doborît pe teritoriul ocupat.

[3] Bărcuţă pneumatică de salvare.

M-am şi instalat în *Spitfire*-ul meu NL-B, bine legat în chingile scaunului. Am încercat aparatul de radio, colimatorul şi mitraliera foto. Mi-am potrivit cu grijă masca de oxigen şi am verificat presiunea în butelii. Cu mişcări febrile am armat tunurile şi mitralierele, am reglat oglinda retrovizoare…

Tommy se tot învîrteşte în jurul avionului, cu o şurubelniţă în mînă, ermetizînd perfect toate panourile mobile…

Stomacul îmi pare ciudat de gol şi regret că am mîncat aşa de puţin.

Agitaţie pe întreg aerodromul. În zare, maşina lui Deere se opreşte lîngă avionul său, la picioarele turnului de control. Este îmbrăcat cu un combinezon alb şi se strecoară sprinten în carlingă.

Pompierii îşi ocupă locurile pe scările maşinilor, iar infirmierii în ambulanţe.

Se apropie ora.

Ora 13 şi 19 minute.

O linişte adîncă pluteşte acum peste aerodromul încremenit.

Piloţii îl aţintesc cu privirea pe Mouchotte, care se uită la ceas.

Lîngă fiecare avion, un mecanic stă nemişcat, cu degetul pe întrerupătorul de curent al bateriilor auxiliare de pornire… Un altul stă de pază lîngă extinctoarele fără capac, culcate în iarbă.

Catarama paraşutei, nu prea bine aşezată, mă sîcîie cumplit, dar e prea tîrziu să o mai mut la locul ei.

Ora 13 şi 20 de minute.

Mouchotte îşi roteşte privirea peste cele douăsprezece *Spitfire*, apoi începe să-şi manevreze pompele. Scrîşnetul demarorului… elicea se învîrteşte. Pun contactele.

— *All clear? – switches ON!*[1]

Reglat ca un ceasornic, Rolls-Royce-ul meu porneşte de la primul apel.

Mecanicii se agită, scot calele, tîrăsc după ei bateriile, se agaţă de vîrfurile aripilor pentru a ajuta avioanele să pivoteze…

NL-L-ul comandantului a şi pornit spre extremitatea Nord a

---

[1] Liber în faţă? Deschideţi contactele!

terenului de zbor.

Ora 13 şi 22 de minute.

Motoarele escadrilei 611 se pun în mişcare; cele douăsprezece *Spitfire* încep să se alinieze, într-un nor de praf, în jurul avionului lui Deere.

Ne aliniem în spatele lor, în ordine de bătaie. Îmi ocup locul, aripă la aripă cu Martell.

Mă trec toate sudorile.

Ora 13 şi 24 de minute.

Cele 26 avioane sînt pregătite. Motoarele merg în ralanti, aripile sclipesc în soare. Piloţii îşi potrivesc ochelarii şi îşi strîng chingile.

Ora 13 şi 25 de minute.

O rachetă aibă pleacă din turnul de control. Braţul lui Deere se ridică şi cele 13 avioane ale escadrilei 611 se pun în mişcare. La rîndul său, Mouchotte ridică mîna înmănuşată şi deschide încet gazele…

Cu ochii ţintă la vîrful aripei lui Martell, cu palmele umezite de sudoare, îl urmez. Cozile avioanelor se ridică, *Spitfire*-le încep să salte stîngace pe îngustele trenuri de aterizare… roţile sînt escamotate… am decolat.

Blochez maneta trenului de aterizare, reduc gazele, reglez pasul elicei.

Trecem ca un vîrtej pe deasupra drumului care tiveşte baza. Un autobuz staţionează, în timp ce pasagerii aşteaptă în faţa uşilor.

Cuplez rezervorul suplimentar şi închid robinetele rezervoarelor principale.

Febril, mă ţin în formaţie, manevrînd cu putere comenzile.

Spitfire-le lunecă spre sud, la nivelul copacilor şi al caselor, într-un uruit de tunet care-i face pe oameni să încremenească în mijlocul străzilor…

Sărim peste o măgură împădurită şi, deodată, marea cu valuri murdare, tivite de spumă, marea dominată la stînga de

promontoriul Beachy Head…

În zare, o dungă albastră de ceaţă – este Franţa şi, la doi-trei metri deasupra apei, pornim în iureş.

Culeg în treacăt impresii învălmăşite, care mi se întipăresc totuşi adînc în memorie…

O navă de patrulare britanică, al cărei echipaj semnalizează… O vedetă din *Air Sea Rescue*[1] în alarmă, care se leagănă domol în voia valurilor, înconjurată de un nor de pescăruşi…

Îmi supraveghez, cu coada ochiului, motorul – presiunile şi temperaturile sînt normale… Aprind colimatorul.

Un avion al escadrilei 611 îşi leagănă aripile, virează şi se întoarce spre Anglia, luînd înălţime – niscaiva necazuri cu motorul, pesemne…

Ora 13 şi 49 de minute.

Auzim la radio, venind ca din depărtare, strigăte, apeluri care sînt ale unităţilor de escortă apropiată şi, deodată, cît se poate de limpede, un triumfător:

— *I got him* – i-am venit de hac!

Înţeleg atunci, cu o strîngere de inimă, că în locul spre care ne îndreptăm lupta a şi început.

Ora 13 şi 50 de minute.

Dintr-o singură zvîcnire *Spitfire*-le se înalţă şi urcă spre cer, agăţate de elice, cu 1 000 metri pe minut.

Iată Franţa!

Din ceaţă se iveşte linia falezelor ei albe şi, pe măsură ce luăm înălţime, orizontul se depărtează… Estuarul rîului Somme, fîşia îngustă de nisip de la piciorul falezelor încununate de verdeaţă, primele pajişti, cel dintîi sat cuibărit într-o vale, în coasta unei păduri…

15 000 picioare.

Motorul se opreşte brusc, astfel că *Spitfire*-ul meu pierde mult din înălţime.

Cu inima bătînd nebuneşte, cu răsuflarea tăiată, reacţionez instinctiv, deschizînd repede rezervoarele principale de benzină.

---

[1] Organizaţie pentru pescuirea piloţilor din R.A.F. căzuţi în mare.

Cel suplimentar este gol. Înţeleg – şi picioarele mi se moaie – că, lipsit de experienţă cum sînt, am folosit prea multă forţă pentru a-mi menţine poziţia în patrulă şi că motorul meu a consumat, proporţional, o mai mare cantitate de benzină…

O clipă de şovăială, un retur de aprindere şi motorul se redresează. Cu toată viteza, reintru în formaţie…

— *Brutus aircraft, drop your babies!*[1]

Glasul care răsună în căşti este glasul limpede al lui Al. Deere. Ne ordonă să largăm rezervoarele auxiliare.

Încă înfiorat, trag de manetă, implorînd cerul ca mecanismul să funcţioneze fără greş… O hurducătură… un glisaj… cele douăzeci şi patru de rezervoare cad rotindu-se în toate sensurile.

— *Hullo Brutus, Zona calling, go over Channel C. Charlie*.[2]

— *Hullo Zona, Brutus answering. Channel C. Over!*[3]

— *Hullo, Brutus. Zona out!*[4]

Apăs pe butonul C de la tabloul selectorului de unde. Un cîrîit, apoi glasul Squadron Leader-ului Holmes, faimosul controlor din *Grass Seed*.

— *Hullo Brutus Leader, Grass Seed calling. There is plenty going on over target. Steer 096° – zero' nine, six. There are 40 plus bandits 15 miles ahead, angels 25, over to you!*[5]

— *Hullo Grass Seed. Brutus answering, steering 096°. Roger Out*.[6]

Mouchotte ne trece în formaţie de luptă:

— *Hullo Turban, combat formation Go!*[7]

Cele trei patrule alcătuite din cîte patru *Spitfire* se depărtează.

Dedesubt, la dreapta mea, aparatele cu indicativul *Gimlet* procedează în acelaşi fel.

---

[1] Vorbeşte Brutus, aruncaţi-vă pruncii!

[2] Alo, Brutus! Vă cheamă Zona. Treceţi pe frecvenţa C. Charlie.

[3] Alo, Zona! Brutus răspunde. Frecvenţa C. Recepţie.

[4] Alo, Brutus! Zona a terminat.

[5] Alo, Comandant Brutus, te cheamă Grass Seed. Harababură mare asupra obiectivului. Urmează cap compas 096° – zero, nouă, şase. Vreo 40 de nemţi la 15 mile în faţa voastră, înălţime 25 000 picioare. Treci pe recepţie!

[6] Alo, Grass Seed. Răspunde Brutus, urmez cap compas 096°. Am înţeles. Terminat.

[7] Alo, Turban, ia formaţie de luptă!

— *Brutus aicraft, open your eyes.*[1]

Să deschidem ochii!

Sîntem la 27 000 picioare.

Se scurg cinci minute.

Cerul, nemărginit şi fără nori, este de o puritate ameţitoare. Bănuim pămîntul Franţei sub un strat translucid de ceaţă uscată, care se îngroaşă deasupra oraşelor…

Frigul este supărător şi respir greu. Soarele se face simţit, dar nu-mi pot da seama dacă razele lui ard ori îngheaţă. Ca să mă mai smulg din toropeală, deschid mult oxigenul…

Urletul strident al motorului îmi sporeşte ciudat senzaţia de însingurare pe care ţi-o dă avionul monoloc de vînătoare; pînă la urmă însă zgomotul nu mai este aşa de asurzitor. Încetul cu încetul el devine un soi de fundal sonor, dar neutru, pe care sfîrşeşti prin a-l asimila cu o adîncă şi ciudată linişte, apăsătoare şi densă…

Încă nimic nou – lucrul acesta dezamăgeşte şi totodată uşurează.

Timpul pare fără sfîrşit.

Am impresia că visez cu ochii deschişi, în legănarea aceea ritmată a *Spitfire*-lor înşiruite, care urcă şi coboară domol… iar elicele se învîrtesc încet, răscolind un aer rarefiat, amorţitor…

Totul este ireal şi răspîndeşte atîta nepăsare…

Oare astfel să arate războiul?

— *Look out Brutus Leader, Grass Seed calling. Three gaggles of 20 plus converging towards you, above!*[2]

Glasul lui Holmes m-a făcut să tresar… şi iată-l pe Martell care urmează:

— *Look out Brutus, Yellow One calling, smoke trails coming 3 o’clock!*[3]

Casc ochii şi deodată zăresc dîrele de condensare care-i trădează pe nemţii ce încep să vină spre noi dinspre sud şi est…

---

[1] Formaţia Brutus, deschideţi ochii!

[2] Atenţie, comandant Brutus! Te cheamă Graas Seed. Trei grupuri a peste 20 fiecare se îndreaptă de sus asupra voastră.

[3] Atenţie, Brutus, te cheamă Galben 1, dîre de condensare apar în direcţia orei 3!

Dumnezeule, ce repede se apropie! Scot siguranţele tunurilor.

— *Brutus calling, keep your eyes to them chaps! Climbing like hell!*[1]

Împing maneta de gaze – pun elicea pe pas mic şi, instinctiv, mă apropii de *Spitfire*-ul lui Martell…

Mă simt părăsit în cerul devenit dintr-odată ostil.

— *Brutus calling, open your eyes and prepare to break port. The bastards are right above!*[2]

La o mie de metri deasupra capetelor noastre, porneşte să se ţeasă o horbotă subţire şi am şi început a vedea strălucind siluetele fine, în cruce, ale avioanelor de vînătoare germane.

Iată-i pe nemţi!

Sînt fascinat, simt ca o gîtuire, iar degetele de la picioare mi se zgîrcesc în cizme. Mă înăbuş în toată plasa mea de centuri, bretele, catarame şi fire…

— *Turban, break starboard!*[3]

Boudier strigă ordinul de degajare.

Într-o străfulgerare zăresc, ţîşnindu-mi drept în faţă, însemnele *Spitfire*-ului condus de Martell. Basculez cu toată forţa, intru în suprasarcină şi ajung pe urmele lui.

Unde sînt nemţii? Nu cutez să mă uit înapoi şi virez cu disperare, lipit de scaun datorită forţei centrifuge, cu ochii ţintă la Martell care întoarce la o sută de metri în faţa mea…

— *Gimlet, attack port!*[4]

Mă simt pierdut în vălmăşagul acela…

— *Turban Yellow two break!*[5]

Yellow two? – dar eu sînt ăsta!

Printr-o furioasă apăsare cu piciorul pe palonier îmi îndrept *Spit*-ul şi simt prelingîndu-mi-se printre dinţi o acreală iscată de spaimă.

Prin faţa parbrizului văd dansînd dîre roşii…

…Şi-l zăresc pe primul neamţ!

---

[1] Vă cheamă Brutus, fiţi cu ochii pe ei, băieţi! Urcaţi cu toată viteza!

[2] Vă cheamă Brutus! Fiţi cu ochii în patru şi pregătiţi-vă să degajaţi spre stînga. Nemernicii au ajuns chiar deasupra voastră!

[3] Turban, degajează spre dreapta!

[4] Gimlet, atacă la stînga!

[5] Turban galben doi, degajează!

Pe loc îl identific: este un *Focke Wulf 190!*

Cît de mult am studiat, Dumnezeule, fotografiile care îl înfăţişau sub toate unghiurile şi pe toate planurile.

După ce a tras asupra mea o serie de trasoare, goneşte spre Martell.

Da, este într-adevăr un avion german – cu aripi scurte, cu motorul în stea, avînd cupola carlingii prelungă şi turnată dintr-o bucată, cu ampenajele croite în unghi drept. Dar fotografiile nu puteau reda freamătul aripilor, silueta alungită, subţiată de viteză, ciudata-i poziţie de zbor cu botul uşor plecat…

Toată hora dezlănţuită a *Spit*-urilor pare să se fi mistuit în văzduh, nu mai există; numărul 1 al meu a dispărut.

N-au decît, eu nu vreau să-mi pierd *Focke Wulf*-ul. Nu-mi mai este frică.

Imaginile se suprapun, incoerente…

Trei avioane *Focke Wulf* îşi leagănă aripile…

Pretutindeni se întretaie trasoare…

O paraşută pluteşte ca un nor de fum pe bolta albastră.

Mă ghemuiesc, lipind cu amîndouă mîinile manşa de pîntece, intrat într-o nesfîrşită spirală ascendentă, cu gazul în plin.

— *Loock out!… Attention! Break!*…[1] strigătele se încrucişează în avioane. Aş vrea să înţeleg, să desprind un ordin, un sfat…

Un alt *Focke Wulf*, cu aripile străluminate de exploziile sacadate, orbitoare, ale tunurilor care trag – dîrele de un cenuşiu murdar ale ţevilor de eşapament la capetele planurilor pătrate…

Nu pot desluşi în cine sau în ce se trage.

Glisează – burtă galbenă, cruci negre… vine în picaj şi cade din cer ca un proiectil… departe, dedesubt, se mistuie în aburul peisajului.

Încă unul, la înălţimea mea. Virează spre mine – atenţie! Să-i ţin piept!

O întoarcere bruscă şi, fără să ştiu cum, mă găsesc pe spate, cu degetul pe trăgaci, cutremurat pînă în măduva oaselor de bubuitul tunurilor mele care scuipă flăcări scurte…

Tot universul meu, toate forţele mi se adună într-un singur gînd:

TREBUIE SĂ-L MENŢIN ÎN COLIMATOR!

---

[1] Deschide ochii!… Atenţie!… Degajează!…

Dar corecţia? Nu e suficientă! Trebuie să mai strîng virajul!

Nu-i nimic de făcut.

A trecut, dar degetul meu apasă mai departe, convulsiv, pe trăgaci… Trag în gol.

Unde a dispărut?

Îmi ies din minţi.

Atenţie, TOCMAI NEAMŢUL PE CARE NU L-AI VĂZUT ESTE CEL CARE TE DOBOARĂ!

Bătăile inimii mele înnebunite răspund în pîntece, în tîmplele pe care se prelinge sudoarea, în încheieturile genunchilor…

Iată-l din nou, de-acum departe, se lasă în picaj… trag… l-am scăpat! Nu-l mai pot prinde. Furios, mă încăpăţînez… încă o rafală… *Spit*-ul meu se cutremură, dar *Focke Wulf*-ul este mai rapid şi dispare, neatins, în ceaţă…

Cerul s-a golit pe neaşteptate… Nici un avion… ca prin farmec. Am rămas cu desăvîrşire singur…

O privire fugară asupra indicatorului de benzină – 35 galloni. Trebuie să mă întorc la bază.

Este abia ora 14 şi 15 minute.

— *Hullo Turban Yellow two, Yellow one calling. Are You all right?*[1]

Este glasul lui Martell, foarte depărtat…

— *Hullo Yellow one, Turban Yellow two answering. Am O.K. and going home*.[2]

Iau cap compas 317°, în picaj uşor, spre Anglia.

Un sfert de oră mai tîrziu, zbor peste nisipurile galbene ale *Dungeness*-ului.

Intru în circuitul lui Biggin Hill. Pretutindeni avioane *Spitfire* cu trenul de aterizare scos…

Mă strecor între două patrule şi aterizez.

Îndreptîndu-mă spre *dispersal*, îl văd pe Tommy, cu braţele ridicate, făcîndu-mi semne şi indicîndu-mi locul de parcare.

Reduc motorul şi tai contactele.

Atunci liniştea devine năucitoare. Ce senzaţie ciudată să auzi

---

[1] Alo, Turban galben doi, Galben unu te cheamă. Cum te simţi?

[2] Alo, Galben unu, răspunde Turban galben doi; sînt bine şi plec acasă.

din nou glasuri nealterate de radio!

Tommy mă ajută să-mi scot centurile. Sar pe pămînt, cu picioarele moi, amorţite.

Martell vine cu paşi mari şi mă ia pe după gît.

— Ei, micule Clo-Clo – am crezut că te-ai pierdut!

Ne alăturăm grupului care-l înconjoară pe Mouchotte lîngă uşă.

— Hei, Clo-Clo, nu l-ai văzut cumva pe Béraud?

Se pare că Béraud a fost doborît.

Avionul lui Bouguen a primit două proiectile de 20 mm. Escadrila 611 a doborît două *Focke Wulf*-uri. Mouchotte şi Boudier au avariat serios fiecare cîte unul...

Acum sînt volubil şi aţîţat, îmi istorisesc păţaniile, mă simt uşor, ca scăpat de o mare povară...

Am îndeplinit prima mea ieşire de luptă deasupra Franţei şi m-am întors.

Seara, la masă, mă arăt năzuros.

Cele dintîi victorii

Încă o zi care miroase a praf de puşcă. Prînzul este luat în mare grabă.

La 14,30 instructaj.

În după-amiaza aceasta obiectivul nostru este aerodromul din Triqueville, care va fi bombardat în stil mare de două valuri a 72 avioane *Marauder*.

Triqueville, situat în apropierea portului Le Havre, reprezintă cuibul uneia dintre cele mai bune escadre germane de vînătoare – faimoasa Richtoffen cu „boturi galbene“...

Potrivit informaţiilor pe care le avem, au fost dotaţi recent cu ultimul model de *Focke Wulf, 190 A-6*, înzestrat cu un motor mai puternic şi, zice-se, cu voleţi de intrados speciali, care le permit să-şi ia repede tălpăşiţa.

Richtoffen-ii sînt cu toţii piloţi selecţionaţi. Comandaţi admirabil de către unul din marii „aşi“ ai aviaţiei germane, maiorul von Graff, ei s-au exersat pe noile aparate – cu foarte bune rezultate – în atacarea bombardierelor noastre pe timp de zi.

Am încercat înainte, nu o dată, să-i bombardăm la sol, să curăţăm terenul. Dar de fiecare dată ei au decolat înainte de bombardament şi au aterizat liniştiţi pe unul din cele trei terenuri de dispersare – Evreux-Fauville, Beaumont le Royer sau Saint-André.

Comedia a durat patru luni, dar astăzi R.A.F.-ul vrea să termine, cu atît mai mult cu cît Cartierul General american al *Marauder*-elor a anunţat că se vor abţine de la efectuarea oricărei misiuni în sectorul acesta, dacă nu-i vom descotorosi de Richtoffen-i…

Aşadar, astăzi, Triqueville şi celelalte trei „sălaşuri” provizorii vor fi bombardate simultan.

În ce ne priveşte, în cazul că s-ar şi afla în aer, avem datoria să-i interceptăm cu orice preţ, să le dăm o lecţie zdravănă.

Prin urmare… fără nici o îndoială, lupta va fi crîncenă.

✶

La *dispersal* mă aşteaptă o decepţie – nu figurez pe tabloul „sweep“-ului. Mă dezlănţui, acuz de nedreptate, mă înfurii… o întreagă comedie.

Martell, om de ispravă şi, poate, ca să aibă pace, se înduioşează; mă ia ca numărul 2 al său.

N-am noroc. Abia am părăsit coasta engleză, că rezervorul meu suplimentar se întrerupe – probabil o înfundare, o blocare în conductele de benzină.

Drace! Ştiu prea bine că expediţia de astăzi ne poate duce foarte departe, spre sudul portului Le Havre, pînă la Rouen ori Evreux. După luptă – dacă se va dezlănţui – risc să fiu în mare criză de combustibil.

Ei şi, nu-mi pasă, rămîn!

Canalul Mînecii apare învăluit în ceaţă, dar la 1 000 de metri mai sus timpul este minunat. Nici urmă de nor. La jumătatea drumului dintre Le Havre şi Rouen am şi început a desluşi, sub cerga de pîclă, Sena care se tîrăşte ca un şarpe mare, argintiu.

Sfîşiind tăcerea, glasul întărîtat al controlorului de zbor se face auzit în radio.

— *Hullo Turban Leader, Donald Duck and his boys are up already and climbing hard. Can't give you any definite information yet!*[1]

Donald Duck este numele codificat al lui von Graff. Un umorist de la serviciul Y l-a poreclit pesemne astfel, căci se pare că vorbeşte pe nas ca şi omonimul său, răţoiul lui Walt Disney!

Vulpea asta bătrînă cunoaşte toate şiretlicurile şi ştie că cea mai bună ripostă constă în a ataca. *Marauder*-ele vor fi din nou în avans, de-i vom lăsa să ne scape printre degete.

Mouchotte, avînd astăzi comanda escadrei, se dovedeşte foarte stăpîn pe sine, ca de obicei.

— *O.K. Zona, message received and understood, Turban out*...[2] şi continuă, anume pentru noi:

„*Turban and Gimlet, open your eyes!*[3]

Observ, cu oarecare nelinişte, că în timp ce conduce patrula noastră, Martell se desprinde pe nesimţite de restul escadrilei şi începe să urce. Curînd restul celor din escadrila Turban ne apar ca un şirag de mici puncte strălucitoare, răzleţite în azurul cerului.

— *Come-up a bit Yellow section!*...[4]

În timp ce ne recheamă la ordin, Mouchotte este întrerupt de un strigăt al Gimlet-ilor care zboară la 1 000 de metri deasupra noastră, în dreapta:

— *For Christ's sake, break Gimlet aircraft!*[5]

Este vorba de bătrînul Donald Duck, care a aşteptat să trecem, cuibărit în bătaia soarelui, dimpreună cu toată ceata lui de piraţi… Urîtă ar fi putut să fie soarta escadrilei 611; numai o întîmplare a făcut ca unul dintre neozeelandezi să-i vadă venind. Ne-a atras atenţia la vreme, astfel că toată lumea ţine piept, în timp ce ei coboară cu 700 km pe oră…

Totul se petrece într-o clipită.

---

[1] Alo, Turban, Donald Răţoiul şi băieţii lui au şi decolat şi urcă vîrtos. Deocamdată nu vă pot da informaţii precise.

[2] Prea bine, Zona, am recepţionat şi înţeles mesajul… Turban a terminat…

[3] Turban şi Gimlet, deschideţi ochii!

[4] Patrula galbenă, apropiaţi-vă puţin!

[5] Pentru numele lui Dumnezeu, escadrila Gimlet, degajează!

S.O.S.-ului escadrilei 611, Mouchotte îi răspunde executînd un viraj cabrat, împreună cu patrulele Albastră şi Roşie, spre a-i veni în ajutor.

Astfel, ne găsim izolaţi, la 1 500 metri distanţă, sub locul propriu-zis al încăierării.

Martell ne face să virăm la stînga şi urcăm, spre a lua parte la bătălie.

Deodată zăresc o duzină de *Focke Wulf*-uri care, în zbor săgetat, cad glonţ din soare spre noi…

— *Focke Wulfs eleven o'clock Yellow!*[1]

Sînt conduse de un minunat *FW-190 A-6*, vopsit tot în galben, lustruit şi strălucitor ca o bijuterie – primele au şi pornit să lunece în stînga noastră, la mai puţin de o sută metri şi se năpustesc asupră-ne…

Desluşesc cît se poate de limpede, în carlingile lungi şi transparente, siluetele piloţilor germani aplecaţi înainte.

— *Come-on Turban Yellow, Attack!*[2]

Martell a şi plonjat de-a dreptul în formaţia duşmană. Galben 3 şi Galben 4 pierd imediat legătura şi ne lasă în chiar inima unui vîrtej de boturi galbene şi cruci negre…

De data aceasta nici nu am măcar timpul să-mi fie cu adevărat frică. Deşi simt cum mi se strînge stomacul, o întărîtare frenetică pune stăpînire pe toată fiinţa mea! Iată răfuiala cea mare şi, puţintel, îmi pierd capul! Fără să-mi dau seama, scot strigăte de Piei-Roşii, legănîndu-mi totodată cu putere *Spit*-ul…

Un *Focke Wulf* se şi desprinde de grup, tîrînd după sine o spirală de fum negru, iar Martell, care nu-şi pierde timpul, s-a şi luat după un altul. Mă străduiesc, ca bun coechipier ce mă aflu, să-l urmez şi să-l acopăr, dar e mult înaintea mea şi cu mare greu îi pot dubla răsturnările şi „Immelman"-urile.

Doi nemţi se strecoară în foarfece în coada lui. Deschid focul asupra lor, deşi nu pot fi atinşi; îi scap, dar îi silesc să degajeze în direcţia mea…

Am noroc!

Execut iute o „lumînare", un semi-tonou şi, înainte de a putea completa cele 180° ale virajului lor, mă aflu – de data aceasta la o

---

[1] Focke Wulf-uri la ora 11, Galbenule!

[2] Înainte, Turban galben, atacă!

distanţă potrivită – în spatele celui de al doilea.

O uşoară apăsare pe palonier şi îl prind în colimator. Abia de-mi cred ochilor, corecţia este uşoară, la mai puţin de 200 metri distanţă…

Repede apăs cu nădejde pe butonul tunurilor.

Minune! Fuselajul avionului inamic se luminează de explozii. Prima mea rafală şi-a atins din plin ţinta.

Focke Wulf-ul ia foc imediat. Flăcări lungi, frînte, ţîşnesc din rezervoarele-i sparte, lingînd fuselajul. Ici, colo, lumini incandescente se îneacă în fumul gros şi negru care înfăşoară avionul…

Pilotul german se lansează într-un viraj al disperării. În văzduhul sfîşiat de vîrfurile aripilor sale se nasc două dîre albe de condensare…

Deodată, *Focke-Wulf*-ul explodează ca o grenadă! O uluire nespusă, un nor negru şi frînturi de avion care zboară în jurul meu… Motorul se rostogoleşte ca o minge de foc. Una din aripile smulse de explozie coboară încet, răsucindu-se, arătîndu-şi alternativ faţa dinlăuntru de un galben pal şi cea exterioară, verde-măslinie…

Îmi urlu bucuria în radio, ca un puşti.

— *Hullo Yellow one, Turban Yellow 2, I got one! Jesus, I got one of them!*[1]

Dar cerul este acum înţesat de *Focke-Wulf*-uri, care îmi dau tîrcoale, mă asaltează din toate părţile într-un dans al artificiilor de trasoare…

Nu mă slăbesc de fel. Am a face într-una cu treceri frontale, trei sferturi spate dreapta, stînga, care se succed…

Capul începe să mi se învîrtească, braţele mă dor. Îmi scot sufletul, nu alta, căci să manevrezi cu 700 pe oră un *Spitfire* ale cărui comenzi sînt înţepenite de viteză înseamnă într-adevăr o muncă istovitoare… Mai ales la 8 000 metri altitudine!

Am impresia că mă sufoc sub mască şi reglez oxigenul pe „urgenţă“. O singură bătaie de inimă, uriaşă, îmi răspunde în tîmplele umede, în încheieturile de la mîini şi picioare…

Spitfire-ul meu ţine piept vitejeşte; sîntem un singur trup,

---

[1] Alo, galben 1, te cheamă Turban galben 2, mi-a picat unul în gheare, l-am doborît!

parcă ar fi un cal de bătălie bine dresat, iar motorul dă tot ce poate… Binecuvîntez pe cei de la Rolls-Royce, pe toţi inginerii şi muncitorii care au desenat, construit, asamblat cu pasiune această uriaşă piesă de ceasornicărie mecanică…

Şi tot zbătîndu-mă cum pot mai tare, economisind muniţiile, trag asupra *Focke Wulf*-urilor care îmi trec prin preajmă.

Cu coada ochiului îl zăresc pe Martell încheind socotelile cu un al doilea neamţ, al cărui ampenaj se desface…

Manevrele mele, puţin nebuneşti, mă aduc la înălţimea unui *Focke-Wulf* asupra căruia mă arunc într-un picaj ucigător, fără să-mi mai pese de nimic altceva… Îl văd mărindu-se în colimatorul meu, frontal, cu aripile sale scurte, cu motorul în capotă galbenă, cu fuselajul care se subţie către ampenaj. Prin cupola de sticlă a carlingii sale întrezăresc pata albă a feţei pilotului ridicată spre mine…

Două rafale scurte şi prind corecţia bună de tragere. Carlinga zboară bucăţi, iar proiectilele mele ciuruie fuselajul, chiar în spatele pilotului…

Furat de viteză, ajung deasupra lui. Instinctiv, împing manşa înainte, mă lovesc zdravăn la cap de parbrizul blindat, dar evit, la distanţă foarte mică, ciocnirea…

Reduc brutal din picaj şi îl văd pe neamţul meu lunecînd în zbor planat, pe spate, în timp ce o dîră de fum negru îi izvorăşte din motor… O siluetă întunecată se desprinde din carlingă, se roteşte prin aer, urmează o clipă avionul, aninată parcă de el printr-un fir nevăzut… apoi, curînd, văd floarea mare, gălbuie şi învoaltă a unei paraşute, ţintuită parcă locului, în timp ce *Focke Wulf*-ul îşi urmează ultima traiectorie…

Sînt năucit. Am doborît doi nemţi! Doi nemţi!

Mă umplu de semeţie, dar simt totodată o înfiorare continuă cutremurîndu-mă, iar nervii îmi sînt încordaţi…

Şi Martell? Cu el ce s-a întîmplat? O să creadă, te pomeneşti, că l-am părăsit.

Cerul este pustiu. Cu toate că încep să mă obişnuiesc, dispariţia instantanee a tuturor avioanelor mă uimeşte iarăşi.

Dezgustate, poate, *Focke-Wulf*-urile care coboară în picaj spre baza lor, se şi mistuie în peisaj, la trei mii metri mai jos…

Toate, în afară de unul!

Cînd ridic capul, văd, mult mai sus, un *Spitfire*, cel al lui Martell, pesemne, şi faimosul *Focke-Wulf* galben. Toată gama înaltei şcoli îşi află acum teren de desfăşurare. E fascinant. Tonouri, viraje, bucle… Dar fără să cîştige un pas unul faţă de celălalt. Deodată, împreună, de parcă s-ar fi înţeles, ei execută o degajare şi se atacă frontal. Curată nebunie… Şi *Spit*-ul şi *Focke Wulf*-ul *190*, trăgînd cu toate gurile de foc, se năpustesc unul asupra celuilalt… Primul care va degaja este pierdut, căci îşi va expune negreşit avionul proiectilelor adversarului său…

Cu răsuflarea tăiată, văd pe loc unde anume va fi inevitabila ciocnire, văd *Focke Wulf*-ul fremătînd, zguduit de şocul proiectilelor, apoi zdrobit într-o clipită!

Neatins, într-un chip miraculos, *Spit*-ul trece printr-o jerbă de sfărîmături în flăcări ce cad ca o ploaie…

Martell şi cu mine ne întoarcem împreună, dar eu nu mai am decît foarte puţină benzină şi sînt nevoit să aterizez la Shoreham, să alimentez. Sînt încă atît de nervos şi de întărîtat, încît nu a lipsit mult ca aterizarea mea să se încheie cu o catastrofă. Terenul este foarte scurt pentru un *Spitfire IX* şi sînt nevoit să frînez brusc, punînd la grea încercare trenul de aterizare.

Înaintez pînă la camionul cisternă, aproape de turnul de control, tai contactele şi sar jos, cu un aer superior, de parcă pe chipul meu s-ar fi putut citi că abia cu cîteva clipe în urmă doborîsem două avioane inamice…

Nu-mi pot înfrîna plăcerea de a telefona din watch-office[1] la Biggin Hill, oarecum pentru a-i preveni că sînt teafăr, dar mai ales, foarte mult, pentru satisfacţia de a anunţa, aşa ca într-o doară (privind totodată cu discreţie spre cei de faţă):

— A, da, fiindcă tot veni vorba, am doborît două *Focke Wulf*-uri!

Este, poate, o copilărie, dar atît de plăcută…

Execut, aproape cu reculegere, primul meu tonou al victoriei asupra *dispersal*-ului.

Martell confirmă prima mea izbîndă – a văzut *Focke Wulf*-ul

---

[1] Turnul de control al aerodromului.

cuprins de flăcări. Cel de al doilea va fi probabil omologat datorită filmului.

Nu pot da geană în geană cît ţine noaptea şi-i otrăvesc pe toţi sergenţii de la popota subofiţerilor cu istoria luptei mele, repetată de mii şi mii de ori.

Pentru „Alsace“ angajarea aceasta a însemnat un succes. Boudier a doborît un neamţ, iar Mouchotte şi Bruno au tras împreună asupra altuia. Mouchotte, foarte elegant, l-a dăruit numărului 2 al său.

Escadrila 611 a doborît şi ea trei. Ca prin minune, fără să mai punem la socoteală cele şapte avioane avariate, nu am avut nici o pierdere în oameni.

În seara zilei de 27 iulie primim o telegramă:

To the „Alsace” and 611 boys stop nine for naught is pretty good score stop keep it up stop.[1]

WINSTON CHURCHILL

Spre completarea tabloului, peste trei zile aflăm următoarele: radioul german a anunţat că maiorul von Graff, decorat cu Crucea de fier cu spade, frunze de stejar şi diamante, a fost rănit în cursul unei lupte eroice date împotriva unor forţe duşmane mult superioare numericeşte…

După această confirmare a victoriei lui Martell asupra *Focke Wulf*-ului galben, bietul de el trebuie să plătească, într-un număr impresionant, rînduri de băutură tuturor.

---

[1] Băieţilor din „Alsace” şi celor de la 611 Stop nouă victorii fără pierderi înseamnă un rezultat foarte frumos Stop continuaţi Stop Winston Churchill. (Churchill realizează un joc de cuvinte cu „naught”, care înseamnă nimic şi cu „nine“, care înseamnă nouă.)

Maiorul Mouchotte pleacă…

27 august 1943

Al treilea *show*[1] al zilei!

La Biggin Hill căldura este înăbuşitoare.

Instructajul are loc după ceai. Fără îndoială, va fi o misiune de însoţire interesantă.

Patru valuri de cîte 60 de *Fortăreţe Zburătoare*, fiecare trebuind să bombardeze la 20 minute interval o pădure de la sud-vest de Saint-Omer. Se semnalase acolo prezenţa unei divizii blindate germane.

Escadra noastră trebuie să escorteze prima formaţie de bombardiere americane. Adică, în total, 24 de *Spitfire* (12 din escadrila 341 şi 12 din a 485-a neozeelandeză).

Ca escortă, e slab. Strategii de la „Eleven Group“ [2] hotărăsc că Luftwaffe nu va avea timpul material să se concentreze asupra primei *box*[3] şi că grosul luptei se va desfăşura probabil la al doilea şi al treilea val, care vor fi puternic escortate…

La operaţia aceasta participă cele două escadrile de *Spitfire XII* de la Tangmere, opt escadrile de *Spit VB*, escadrele din Hornchurch şi Kenley, precum şi o escadrilă de *Spit VI* – a 117-a – care ne va urma îndeaproape la mare înălţime.

Patrusprezece grupuri de *Thunderbolt*, aparţinînd Armatei a 8-a aeriene americane, trebuie să participe şi ele, în rezervă, la operaţie.

Cînd ne întoarcem la *dispersal*, tabloul de afişaj informează asupra ultimelor amănunte. Sînt numărul 2 al maiorului Mouchotte. Pornirea motoarelor, la ora 18,03. Plecare pe rută şi decolare la 18,05 spre Hardelot, unde trebuie să întîlnim la 18,40 *Fortăreţele* care zboară la 18 000 picioare.

Bătrînul meu taxi NL-B se găseşte lîngă NL-L-ul comandantului.

Totul a şi fost pregătit, paraşuta se află pe aripă, casca

---

[1] „Circ” – denumire dată de R.A.F. misiunilor importante (n. a.).

[2] Divizia a 11-a aeriană.

[3] Denumire acordată unei Formaţii de Fortăreţe Zburătoare în formă de cutie.

agăţată de manşă, iar mănuşile prinse între maneta de gaze şi maneta de comandă a pasului elicei.

Mă instalez. O ultimă privire asupra tabloului de bord. Tommy îşi vîră braţul în carlingă, pentru a cupla contactul la mitraliera foto. Verifică glisierele cupolei cabinei.

Totul e gata: temperatura uleiului la 40°, radiatorul la 10°, iar flettnerele în poziţie. Încerc colimatorul.

Astăzi aerul este apăsător, iar eu, închingat în acea Mae-West a mea şi datorită hamurilor paraşutei şi centurilor de siguranţă, simt că mă înăbuş.

Maiorul Mouchotte începe să se lege în chingi. Pentru prima oară de cînd îl cunosc şi-a îmbrăcat peste tricoul alb vestonul de uniformă. Îl aud pe Pabiot care, în treacăt, îi vorbeşte despre asta.

— Ah, îi răspunde Mouchotte rîzînd, nu se ştie niciodată… prefer să fiu gătit… să sfîrşesc chipeş…

Şase fără două minute. Îi văd silueta subţire strecurîndu-se în carlingă şi, înainte de a-şi pune casca şi masca de oxigen îmi face un *thumbs*-up[1] însoţit de surîsul său irezistibil, totodată amical şi încurajator…

Ora 18 şi 03 minute. Zgomot de tunet, motoarele pornesc unele după altele…

*

Abia ajuns pe la mijlocul Canalului Mînecii, simt că lucrurile nu merg bine.

— *Hurry-up Turban Leader, the big-boys are about to be engaged!*[2]

Care va să zică strategii şi-au vîrît degetele în ochi. Nu numai că nemţii reacţionează, dar *Fortăreţele* – care de obicei întîrzie – au un avans de cinci minute. Se învîrt în loc cu disperare, între Boulogne şi Calais, fără să cuteze să meargă mai departe neescortate.

Accelerăm, 2 600 turaţii, plus 6 la avans şi urcăm.

În sfîrşit, zăresc în depărtare *Fortăreţele* – în formaţie impecabilă, ca de obicei. La prima vedere nimic neobişnuit, în

---

[1] Semn cu arătătorul în sus, folosit în genere pentru a arăta că totul este în ordine.

[2] Grăbeşte-te, Turban, „băieţii cei mari“ vor fi angajaţi dintr-o clipă în alta!

afară de piramida apărării antiaeriene care se înalţă din Boulogne.

Controlorul de zbor începe să ne calce pe nervi:

— *Twenty-fire Huns, over Abbeville, 15 000'; climbing!*

— *30 plus over Saint-Omer, 20 000'; going West!*

— *15 plus ten miles South of Hardelot, no height yet!*

— *40 plus five miles from the big boys, 25 000'; about to engage!*[1]

Toată aviaţia germană este astăzi în picioare! Se încinge treaba, nu glumă!

Ne aflăm aproape pe verticala capului Gris-Nez, la 22 000 picioare cînd, deodată, îi zăresc pe nemţi.

Vreo treizeci de *Focke Wulf*-uri, la opt sute de metri deasupra *Fortăreţelor*, încep să coboare în fir indian, două cîte două; masa bombardierelor apare în străluminarea a mii şi mii de puncte de foc – proiectile explozive nemţeşti care îşi ating ţinta, ori mitraliere Colt care ripostează.

Mai sus, simţi, pierdut în lumină, un întreg viarmăt de *Focke Wulf*-uri, dezvăluit cînd şi cînd de licărul fugar al unei aripi îmbăiate de soare.

Pe un ton rece, ca la o aplicaţie, Mouchotte începe să împartă ordine:

— *Come-up Gimlet Squadron!*[2] adresîndu-se escadrilei 485, pe care o plasează în aşa fel, încît să ne acopere dinspre soare…

— *Turban and Gimlet drop your babies!*[3]

Trecem la rezervoarele principale de benzină şi ne descotorosim de cele suplimentare.

Totul este pregătit pentru bătălie. Dintr-o singură mişcare a degetului mare scot butonul de siguranţă al tunurilor şi răsucesc contactul colimatorului.

Un curent electric pare să însufleţească escadrila, iar cele 12

---

[1] Douăzeci şi cinci de nemţi la verticala Abbeville-ului la 15 000 picioare.

Alţi treizeci şi mai bine deasupra Saint Omer-ului la 20 000 picioare, Cap Vest.

Mai mult de cincisprezece, la zece mile sud de Hardelot. Încă nu am înălţimea.

Mai mult de patruzeci, la cinci mile de „băieţii mari“, 25 000 picioare, se pregătesc să atace.

[2] Veniţi cu mine, escadrila Gimlet!

[3] Turban şi Gimlet, aruncaţi-vă pruncii!

Spitfire încep să se agite, să-şi legene aripile şi să gliseze la dreapta şi la stînga.

Toată lumea deschide larg ochii.

În radio se stîrneşte panică!

— *Hullo Turban Leader, six aircrafts at nine o'clock above*.[1]

— *Hullo Turban Leader. Yellow one calling, about ten Focke-Wulfs to four o'clock above!*[2]

Este vocea calmă a căpitanului Martell. Simţi că jubilează la gîndul marii răfuieli care se apropie.

Ne aflăm acum la treizeci de kilometri buni în interiorul Franţei. La stînga şi sub noi, *Fortăreţele* sînt învăluite de o nedesluşită masă de *Focke Wulf*-uri – aproape o sută.

Ce putem face? Nu avem nici o putere.

Fără noi, ar fi două sute. Restul îi ţinem la respect prin prezenţa noastră. Dar nu pentru multă vreme!

— *Turban Red Section break port!*[3]

Urletul din căşti îmi sparge timpanul. O fugară privire spre stînga îmi dezvăluie avalanşa celor treizeci de *Focke Wulf*-uri *190* care se rostogolesc din soare. Primele trei se şi află la 800 metri de mine, în coada mea…

— *Turban Squadron, quick 180 port Go!*[4]

Un neamţ deschide focul; trasoarele trec la cincisprezece metri de extremităţile planurilor mele. Nesănătoasă treabă, fără îndoială.

Deschid complet gazele, trag cu disperare de manşă, spre a-l urma pe Mouchotte care execută un viraj strîns urcînd aproape vertical.

Am tras prea brusc. Motorul se îneacă timp de o secundă preţioasă şi rămîn uluit, în timp ce primii nemţi încep să defileze printre patrulele noastre ca nişte bolizi…

După o zguduitură puternică, motorul îmi porneşte iar, însă prea tîrziu; am şi pierdut contactul cu patrula mea, pe care o zăresc la o sută metri mai sus urcînd în spirală.

---

[1] Alo, Turban! Şase avioane la ora nouă, deasupra.

[2] Alo, Turban! Galben 1 te cheamă, aproximativ 10 Focke Wulf-uri la ora 4, deasupra.

[3] Patrula roşie a lui Turban, degajaţi la stînga!

[4] Escadrila Turban, 180° la stînga, repede!

N-au decît: execut un tonou lent care mă face să ajung la o sută metri de un *Focke Wulf* asupra căruia trag o rafală lungă, cu proiectile de 20 mm, cu corecţie de 40 de grade.

L-am scăpat!

Viraj strîns, pentru a degaja spre stînga şi iată-mă în linie paralelă cu alţi doi nemţi, două minunate avioane *Focke Wulf 190*, nou-nouţe, lucitoare, cu capota vopsită în roşu, cu cruci mari, negre, conturîndu-se pe fuselajul ocru şi verde măsliniu!

Zzzz! Alte trei spintecă aerul la cîţiva metri sub mine, asemenea unor fulgere, legănîndu-şi scurtele lor aripi gălbui.

Hotărît lucru, treaba merge prost…

Deasupra e încă şi mai rău. Aud în radio strigătele unora şi ale altora. Căpitanul Martell îşi conduce patrula cu măiestrie. Glasul limpede al maiorului Mouchotte încearcă să unească cele două escadrile – strigătele de ajutor, strigătele zălude şi întărîtate slobozite de neozeelandezi, una ori două înjurături pariziene bine sărate…

Încep să mă zbat ca un diavol, mă învîrt, fac volte peste volte, văd negru pe dinaintea ochilor, iar masca de oxigen, smulsă de G-uri [1] îmi juleşte pielea nasului. Îmi mut gîtul din loc tot cercetînd mulţimea de avioane care îmi mişună pe dinainte într-un talmeş-balmeş înspăimîntător…

Deodată mă regăsesc într-un colţişor de cer oarecum liniştit. Jur-împrejur se învîrtejesc *Spitfire* şi *Focke Wulf*-uri.

Patru dîre verticale de fum negru şi gros, care se anină de văzduh fără să se destrame, marchează traiectoria fatală a patru avioane ale căror sfărîmături sînt mistuite de flăcări pe sol şi risipite prin pajişti la opt mii metri mai jos…

Pretutindeni încep să înflorească paraşute.

Ce mai aşteaptă controlorul de zbor pentru a ne trimite întăriri? Sîntem 24 împotriva a 200 – nu avem nici o scăpare.

Din fericire, pare paradoxal, o scoatem totuşi la capăt, căci *Focke* Wulf-urile sînt mult prea numeroase şi se stînjenesc între ele.

Retragerea ne este însă tăiată.

Să zbori mai mult de treizeci de secunde fără viraje bruşte pe

---

[1] Efectele acceleraţilor bruşte.

stînga şi pe dreapta, ar însemna adevărată sinucidere…

Ceea ce mă face să turbez este că din atîţia nemţi cîţi roiesc în jurul meu nu pot omologa nici măcar unul.

În sfîrşit, ocazia se prezintă.

Două *Spitfire* pică la firul ierbii, urmărind un *Focke Wulf*. Nevăzut, un altul se strecoară în coada lor şi trage. Văd dîrele de fum care se înşiruie din cele patru tunuri… Doi neozeelandezi, fireşte: vioiciune, dar şi multă inconştienţă.

Încerc să-i previn.

— *Look out the two Spits following that Hun Breack!*[1]

Este vag ca apel, dar nu am putut citi matricola individuală a aparatelor.

Trec repede pe spate – o privire la dreapta, una la stînga. Atac ultimul FW.-190 din trei sferturi spate. În clipa în care deschid focul, mă zăreşte şi degajează la dreapta picînd.

Al meu va fi.

Vitezometrul indică creşterea vitezei – 700, 740, 780 km la oră… Apăs pe trăgaci, iar reculul tunurilor îmi cutremură *Spit*-ul. Neamţul nu are stîmpăr, dar e prins clar în colimator – cinci grade corecţie – distanţa e de două sute metri – Zbang! Zbang! Zbang! Trag rafale scurte…

Trei explozii pe aripa dreaptă, între fuselaj şi crucile negre…

Avem acum mai mult de 800 km pe oră!

Un proiectil îi loveşte carlinga a cărei cupolă zboară trecînd la cîţiva metri doar de avionul meu…

Cîştig teren. Continui să trag de-aci înainte la o distanţă mai mică de o sută metri şi desluşesc chipul pilotului care se întoarce; are ochelari şi seamănă cu o insectă ciudată.

Redresăm. Urmărirea continuă în palier.

Apăs încă o dată pe butonul multiplu şi, de data aceasta, declanşez toate armele – o pereche de tunuri şi patru mitraliere – ca să termin!

Două proiectile explodează simultan la baza motorului, iar postul de pilotaj scuipă un nor de fum negru. Pilotul dispare.

Încet, *Focke Wulf*-ul trece pe spate. Nu mai sîntem acum decît la 300 metri altitudine… pe sub aripile noastre se văd defilînd

---

[1] Atenţie! Voi, cele două Spitfire care-l urmăriţi pe neamţul ăsta: degajaţi!

drumuri şi sate… Prin fum se zăresc acum cîteva licăriri pîlpîitoare. E atins de moarte.

Coborîm tot mai mult. Trec pe lîngă o clopotniţă.

Trebuie să reduc complet gazele, spre a nu-l depăşi pe neamţ.

Mi-am epuizat muniţia, iar acum, ori de cîte ori apăs pe buton, nu mai aud decît şuierul aerului comprimat şi pocnetul chiulaselor care armează în gol.

Totuşi i-am venit de hac.

Rămas pe spate şi cu o viteză înspăimîntătoare, *Focke Wulf*-ul atinge pămîntul, lunecă semănînd sfărîmături incandescente, lasă în urmă o dîră de benzină ce s-a aprins, spintecă două garduri vii şi se striveşte de un taluz, într-o orbitoare jerbă de scîntei.

Fascinat, nu-mi mai rămîne decît timpul să degajez, spre a ocoli un şirag de stîlpi de telegraf.

Urcînd din nou în spirală, cu motorul în plin, mai arunc în urmă o privire. Iarba îmbibată de benzină formează o cunună de foc în jurul scheletului calcinat al *Focke Wulf*-ului, iar fumul gros luat de vînt porneşte greoi spre satul Hazerbrouk, din apropiere de Sercus.

Dar nu s-a terminat: trebuie să mă întorc în Anglia. Determin rapid punctul: mă aflu la est de pădurea care mărgineşte aerodromul Saint-Omer. Încep să-mi mai trag sufletul, dar nu pentru multă vreme. Acolo sus, în tării, bătălia continuă. De la radio aflu că Buiron a doborît un neamţ.

Cîteva secunde mai tîrziu aud glasul maiorului Mouchotte lansînd ultimul apel:

— *I am alone!*…[1]

Aprigă luptă, de vreme ce un conducător de escadră – mai ales cel al Biggin Hill-ului – a rămas atît de izolat!

Deasupra mea treburile merg tot prost…

Îmi dau repede seama de lucrul acesta.

În chiar clipa în care am pus discret capul compas pe Anglia, un grup de *Focke Wulf*-uri se hotărăşte să ia seama la acel sărman *Spitfire* izolat, care pare să nu se prea simtă în largul său.

Cu manşa trasă mult spre pîntece, cu 3 000 turaţii şi 20 la

---

[1] Am rămas singur!

avans, urc cu disperare însoţit de *Focke Wulf*-uri – două la dreapta, două la stînga, la numai cîteva sute de metri. Dacă izbutesc să ajung la înălţimea celei de-a doua trepte a compresorului, înainte de a fi doborît, înseamnă că i-am păcălit.

1 800 metri. Am nevoie de motor în plin cam două minute ca să ajung la patru mii de metri. Altfel spus, două secole în condiţiile actuale.

3 800 – simt sudoarea prelingîndu-mi-se pe marginile măştii de oxigen, iar mănuşa dreaptă e udă leoarcă!

Rrrran, compresorul meu porneşte înainte ca ei să poată trece în poziţie de tragere!

În disperare de cauză, unul dintre nemţi îmi trimite o rafală, dar nu mă nimereşte. Acum mă descotorosesc uşor de ei şi, pentru moment, sînt salvat.

Chiar pe coastă, deasupra portului Boulogne, reuşesc să ajung din urmă patru *Spitfire* în formaţie defensivă impecabilă. Mă apropii cu prudenţă, lăsîndu-mă recunoscut. Identific matricolele avioanelor NL-C, NL-A, NL-S şi NL-D – neîndoios este patrula „Galben”, iar prin radio Martell îmi dă voie să mă alătur lor.

Focke Wulf-urile mai atacă vreme de cinci minute.

Dacă mai durează mult, sîntem pierduţi, căci nu vom avea destul carburant ca să ajungem la coasta engleză, iar nemţii ştiu bine acest lucru…

Deodată, cerul se umple de dîre de condensare – două sute cincizeci, poate, în formaţii de cîte patru, sosesc dinspre nord. Sînt acele *Thunderbolts* (în sfîrşit, ca nişte carabinieri!) care, totuşi, vin să ne apere pielea.

Focke Wulf-urile, de asemenea în pană de muniţie şi cu rezervoarele aproape golite, nu mai stăruie, şi se aruncă, toate, în picaj, mistuindu-se în pîcla serii ce coboară…

Aterizăm la Manston, primul aerodrom de pe coastă.

Acolo dăm peste o harababură îngrozitoare. Reacţia Luftwaffe-i, într-un sector atît de puţin frecventat, a surprins neplăcut pe toată lumea. Nemaipomenită grămădire de avioane. O *Fortăreaţă* s-a zdrobit în mijlocul pistei. Necunoscînd consemnele, avioanele *Thunderbolt* aterizează în fel şi chip. Perimetrul bazei este înţesat de *Spitfire*, de *Typhoon*-uri şi de alte avioane de toate tipurile, care aşteaptă cisternele de aprovizionare cu benzină. Bieţii băieţi

de la serviciul de control se agită cu fanioanele lor galbene, trag rachete roşii în toate părţile, încearcă să parcheze la un loc avioanele fiecărei escadrile…

Regăsim pe cîţiva dintre camarazii noştri. Fifi a intrat pur şi simplu cu botul în pămînt, *Spitfire*-ul său a rămas cu coada în sus, iar elicea vîrîtă în sol arată tare ciudat.

Ne numărăm – nu sîntem decît zece. Lipsesc maiorul Mouchotte şi sergentul major Magrot. Dăm buzna la telefon.

La Biggin Hill nu se ştie nimic, controlorul de zbor a pierdut orice urmă a lui Mouchotte; nu este semnalat la nici una din bazele de salvare.

Multe speranţe de-aci înainte nu mai avem, căci de un sfert de ceas şi mai bine rezervoarele sale trebuie să se fi golit.

Grea lovitură. Avem cu toţii mutre mohorîte!

Cînd decolăm, spre a ne întoarce la Biggin, soarele începe să coboare în mare, iar pîcla deasă ce tiveşte orizontul învăluie cîmpul de bătaie pe care, cu puţin înainte, au căzut doi dintre ai noştri…

Aterizăm cu luminile de poziţie aprinse; în întuneric, în faţa *dispersal*-ului, observăm cîţiva inşi tăcuţi. Tot personalul escadrilei se aflǎ acolo – cei care au zburat astăzi, Group Captain Malan, comandantul de escadră Deere, Checketts – aşteptînd cu nelinişte noi veşti, o fărîmă de informaţie, atît cît să poată fi hrănită totuşi nădejdea…

Maiorul Mouchotte: Crucea de război, tovarăş al Eliberării, D.F.C…

Va fi fost pentru noi comandantul exemplar, drept, îngăduitor, îndrăzneţ şi calm în luptă, un francez adevărat, cu suflet călit şi care ştia să insufle respect în orice împrejurare.

Radar în zori

26 septembrie 1943. Ora patru dimineaţa.

Ies pe bîjbîite din cameră şi mă îndrept spre sala de mese, unde o *Waaf*, somnoroasă, mă serveşte cu ouă şi costiţă.

Cînd ies din nou afară, cerul este încă negru şi cîteva stele clipesc în văzduhul de gheaţă. Aud, dinspre *dispersal*, sforăitul unui motor. Este probabil cel al *Spitfire*-ului meu pe care mecanicii îl încălzesc.

În trecere mă opresc la camera de informaţii, unde mi se dau ultimele detalii privind misiunea pe care o am de îndeplinit.

Trebuie să merg singur pentru un zbor de reglare a staţiilor de radiolocaţie care ne controlează. Pornind de la coasta engleză, trebuie să iau un cap compas direct de 145 grade, atingînd totodată o altitudine maximă, ceea ce mă va aduce deasupra oraşului Beauvais, la aproape 10 000 de metri. Apoi trebuie să urc în linie dreaptă către Saint-Omer şi să anunţ în clar, prin radio, poziţia pe care o am faţă de punctele de reper date.

Singura mea şansă de a ieşi basma curată este să acţionez rapid, să zăbovesc cît mai puţin pe drum, astfel încît să reduc la minimum posibilităţile de interceptare ale unor forţe inamice superioare.

Cînd decolez, la licărul slab al rampei cu lumini electrice, şi încep să urc pe capul compas indicat, e încă beznă. Întrezăresc palida fosforescenţă a aparaturii mele de bord, precum şi flamele albastre, punctate cu scîntei roşii, scuipate de eşapamente.

Urc vîrtos, repede; trec pe deasupra coastei engleze, la aproximativ 6 500 de metri.

Ceaţa îngrămădită în văile strîmte desenează în jurul măgurilor negre prelungi dîre lăptoase. Văzduhul este atît de calm, încît aproape de Dungeness, în umbra depărtării, pot desluşi fumul neclintit, ţintuit parcă de pămînt, al locomotivei unui tren. Canalul Mînecii nu este decît o masă neclară şi opacă, cu ţărmurile mărginite de o transparentă vată argintie.

Nici urmă de nor.

Urc în brîul de umbră, care înconjoară pămîntul, spre cerul acum luminos, de unde stelele îşi iau tălpăşiţa…

Deodată, fără nici un fel de trecere intermediară, asemenea unui scufundător, mă las într-o mare de lumină aurie. Aripile *Spitfire*-ului mi se îmbracă în culoarea purpurei. Sînt atît de orbit, încît simt nevoia să-mi cobor pe ochi ochelarii de soare.

Dincolo de Olanda, departe, la stînga, discul soarelui ţîşneşte din masa de plumb solid şi inert a Mării Nordului, asemenea unui bulgăre de metal încins.

Sub aripile mele este noapte şi mă aflu singur la 10 000 de metri altitudine, în plină zi. Sînt primul care primeşte în văzduhul de gheaţă viaţa caldă a razelor care îţi străpung ochii ca nişte săgeţi…

În Franţa, Anglia, Belgia, Olanda, Germania există oameni care, în noapte, trec prin suferinţe, în timp ce eu, pierdut în necuprinsul cerului, mă aflu singur stăpîn pe ziua ce se naşte; totul îmi aparţine, lumina, soarele şi îmi spun cu o semeţie calmă: toate acestea strălucesc doar pentru mine!

Asemenea clipe compensează multe jertfe, multe riscuri…

Trec pe deasupra coastei franceze, în dreptul portului Dieppe, iar peste cîteva minute ajung deasupra oraşului Beauvais. Desluşesc anevoie aerodromul Beauvais-Tille, muntele Saint-Adrien împresurat de pădurea Fouquenies.

— *Hullo Dagger 25, Dagger 25 Piper calling. Orbit please, orbit please. A for able*.[1]

A for able reprezintă expresia codificată pentru Beauvais. Controlul îmi ordonă să mă învîrt în cerc, în timp ce ei îşi etalonează instrumentele…

Frigul este tăios, în ciuda soarelui, şi încep să înţepenesc tot pilotînd aşa, maşinal.

— *Hullo Dagger 25, Piper here, what are your angels?*[2]

Nerăbdarea pe care o bănui în glasul controlorului mă face să tresar. O fugară privire spre altimetru: 10 500 metri…

— *Hullo Piper, Dagger answering, angels X for X-Ray*.[3]

Pesemne că ceva nu e în ordine, de vreme ce controlorul îmi cere el însuşi să rup tăcerea obligatorie la radio.

Un minut.

— *Hullo Dagger 25, Piper here, steer 090 degree – zero, nine, zero*.[4]

---

[1] Allo, Dagger 25. Dagger 25, te cheamă Piper. Roteşte-te, rogu-te, deasupra lui A.

[2] Allo, Dagger 25, aici Piper, la ce altitudine te afli?

[3] Allo, Piper, răspunde Dagger, altitudine X, de la raze X.

[4] Allo, Dagger 25, aici Piper, ia cap compas zero, nouă, zero grade.

De data aceasta înţeleg. Un avion suspect se află pesemne prin împrejurimi, iar controlorul de zbor vrea desigur să mă identifice fără greş pe ecranul radiolocatorului.

Îmi rotesc privirile în jur, îmi legăn aripile, spre a descoperi unghiurile moarte – totul pare calm. Dacă neamţul se află deasupra mea, fără îndoială că pe frigul ăsta nemilos trebuie să lase o dîră de condensare.

— *Hullo Dagger 25, Piper calling. Look out, you are shadowed by a Hun, look out at five o'clock!*[1]

Imediat întorc capul în direcţia indicată şi, într-adevăr, zăresc un mic punct luminos lunecînd pe un strat de nori cirus. Este prea departe ca să-l pot identifica. Dacă este un avion de vînătoare, o să-l supraveghez urmîndu-mi în acelaşi timp, cu discreţie, capul de zbor spre a-l sili să se expună. Îmi aprind colimatorul luminos şi scot piedica de la butonul de declanşare a tunurilor. Se scurg trei minute, iar punctul a devenit o cruce la aproximativ 800 metri deasupra mea, pe verticală. La asemenea altitudine este probabil unul din acele *Messerschmitt*-uri noi, 109-G. Îşi leagănă aripile… va ataca dintr-o secundă în alta, crezînd că nu l-am văzut. Dintr-odată dispare totul – singurătatea, poezia, soarele. O privire fugară asupra temperaturii şi trec elicea pe pas mic. Sînt gata! Să se frece de mine!

Alt minut se scurge, lung, foarte lung, iar ochii încep să-mi lăcrimeze, într-atît de mult mi i-am aţintit asupra adversarului.

— Hop! Iată-l!

Messerschmitt-ul se angajează într-o spirală uşoară în coborîre, care trebuie să mi-l aducă în coadă.

Se află la aproximativ 600 metri de mine şi nu înaintează prea repede, spre a-şi asigura atacul.

Împing maneta de gaze pînă la fund şi lansez *Spit*-ul într-un cabraj maxim, care îmi permite să-l supraveghez şi să iau înălţime. Surprins de manevra mea, el deschide focul, dar prea tîrziu. În loc de corecţia slabă de cinci grade la care se aştepta, îi prezint pe neaşteptate o ţintă la 45 de grade. Trag tare de manşă, pentru a redresa, şi bruschez eleroanele; *109* caută să vireze în interior, dar la înălţimea aceea aripile lui scurte nu găsesc destul

---

[1] Allo Dagger 25, vorbeşte Piper, fii atent, eşti urmărit de un avion german, atenţie la ora cinci.

sprijin în aerul rarefiat şi se desprinde intrînd în vrilă.

Încă o dată maniabilitatea superioară a *Spit*-ului mă scoate din impas.

O clipă desluşesc sub aripile de un albastru palid al lui *109* crucile mari şi negre.

Messerschmitt-ul iese din vrilă: mă şi aflu în poziţie de tragere – şi o ştie – căci se dedă la o serie de manevre violente, pentru a scăpa; dar viteza nu-i ajută la nimic; am profitat de falsa lui manevră, spre a accelera, iar de-aici înainte am avantajul înălţimii.

De la o distanţă de 400 metri deschid focul prin rafale scurte, abia atingînd de fiecare dată butonul. Pilotul de pe *109* este, oricum, o vulpe bătrînă, căci îşi bălăngăne violent aparatul, variind neîncetat înclinarea şi direcţia de zbor.

El ştie că *Spit*-ul meu virează şi urcă mai bine, că singura-i şansă de a ieşi din belea este să mă piardă pe drum. Împinge deodată manşa înainte şi pică pe verticală. Eu trec imediat pe spate şi, profitînd de traiectoria lui regulată, deschid iarăşi focul. Coborîm repede, spre Aumale, cu 750 km pe oră.

Aliniat în coada sa, corecţia de tragere este relativ simplă… dar trebuie să mă grăbesc, căci are avans asupra mea.

La cea de a doua rafală, trei fulgere apar pe fuselajul său – şocul îl zguduie puternic.

Trag în continuare, nimerindu-l de data aceasta la nivelul postului de pilotaj şi al motorului. O frîntură de secundă proiectilele mele par să-l oprească în loc, brusc, – crucea elicei încremeneşte, apoi dispare într-un nor alb de glicol care iese clocotitor din eşapamente. O explozie şi mai puternică se produce la încastrarea aripei şi o dîră subţire, neagră, se învălmăşeşte cu valul de vapori care ţîşneşte din cămăşile de răcire plesnite.

Sfîrşitul. Sub fuselaj apare o limbă de foc care se alungeşte, linge ampenajele şi se destramă în fîşii incandescente.

Ne-am afundat în beznă… Îmi arunc o privire la ceas, spre a fixa timpul luptei: este 05 şi 12 minute.

Messerschmitt-ul şi-a primit porţia. Urc din nou în spirală, fără să-l pierd din ochi. Dar el nu mai înseamnă decît o siluetă vagă, tîrîtă într-o vrilă patetică, zguduită de aprinderi regulate… o explozie, o dîră neagră, o explozie, o dîră neagră, una albă…

Acum s-a preschimbat într-un bulgăre de foc care lunecă încet spre pădurea Eu, mistuindu-se, risipit curînd într-o ploaie de rămăşiţe, spulberate înainte chiar de a atinge pămîntul…

Pilotul nu a sărit cu paraşuta…

— Hullo Dagger 25, Piper calling, long transmission please. Did you get that Hun?[1]

— Hullo Piper, Dagger 25 answering and transmitting for fix. Got him all right, one… two… three… four… I am quite short of juice. May I go home?[2]

— O.K. Dagger 25. Steer 330 degree – three, three zero. Good show![3]

În rezervoarele mele benzina scade, iar soarele urcă la orizont. Locul va deveni primejdios, astfel că iau direcţia spre Anglia.

PARTEA A II-A

Detaşat la Royale Air Force

Escadrila „City of Glasgow”

28 septembrie 1943

Ce-i drept, mi-e inima grea că trebuie să părăsesc Biggin Hill-ul şi unitatea „Alsace”, în cadrul căreia am purtat primele bătălii şi unde am avut camarazi al căror patriotism, înflăcărare şi iscusinţă în luptă îmi insuflau mîndria de a fi francez.

În timp ce camioneta cu care plec trece prin faţa corpului de

---

[1] Alo, Dagger 25, te cheamă Piper, dă-mi te rog o transmisie lungă. L-ai doborît pe neamţ?

[2] Alo Piper, răspunde Dagger 25 şi transmite pentru un punct fix radiogoniometric. L-am doborît, un doi… trei… patru. Mai am destul de puţină benzină. Pot veni acasă?

[3] Prea bine, Dagger 25. Ia capul compas 330, trei, trei, zero – Bravo!

gardă, văd steagul tricolor care flutură deasupra *dispersal*-ului dispărînd printre copaci, în urma mea…

Întrucît Jacques îmi dăduse unele informaţii, mă descotorosisem de multe bagaje. Şi, cu toate acestea, potrivit obiceiului, sînt încărcat: valize, un sac de paraşută ce pare umplut cu plumb (mult mai cîntăresc umbrela asta blestemată şi învelitoarea ei), centironul cu pistol şi buzunare pentru cartuşe, cojocelul de blană; ciudat spectacol pentru călătorii care mă privesc de la ferestrele trenului lor în timp ce îl aştept pe al meu.

La Ashford vine să mă ia un camion, iar peste cîteva minute îmi fac intrarea pe Aerodromul 125.

Jacques face prezentările. Cunosc astfel toată banda simpatică şi internaţională de piraţi ai văzduhului care alcătuiesc escadrila 602 „City of Glasgow” – scoţieni, australieni, neozeelandezi, canadieni, un belgian, doi francezi şi cîţiva englezi.

Squadron-Leader-ul, conducătorul escadrilei, Mike Beightag, este un irlandez, cu chip trandafiriu de bebeluş, straşnic băutor, bun pilot şi bun comandant.

Cei doi *Flight Commanders* (comandanţi de secţiuni) sînt, în felul lor, nişte fenomene. Cel de la secţiunea „A”, în urmă cu zece luni sergent, s-a ridicat la gradul de Flight-Lieutenant într-un timp record, datorită curajului şi îndrăznelii sale. Bill Lond – trupeş, un metru nouăzeci înălţime, un rîs sănătos care-i dezveleşte gingiile pe jumătate văduvite de dinţi – era în civilie ajutor de măcelar. Celălalt, Max Sutherland, un englez tipic, odrăslit de acele „high-schools”, cu o mustaţă perie, ex campion de box la categoria grea în poliţia Londrei. El trebuia să fie *Flight Commander*-ul meu. Un ins de treabă, puţin copilăros, schimbător, în stare de încăpăţînări de domnişoară capricioasă ca şi de cele mai mari acte de generozitate. La urma urmei, un foarte bun pilot, cu o experienţă bogată, curajos în fiece clipă. Aveam să devenim, mai tîrziu, prieteni sinceri.

În comparaţie cu Biggin Hill şi cu tot confortul său, în comparaţie cu acel „glamour” al celei dintîi baze de vînătoare din lume, „125 Airfield” avea ceva din aerul unei rude sărace. Dar o ambianţă de camaraderie, de nepăsare, de viaţă dusă de azi pe mîine, făcea noul meu grup irezistibil.

Fiind una dintre primele unităţi transferate la Tactical Air

Force, „602” – stea de primă mărime în timpul neuitatei „Battle of Britain”[1] – jucase un rol secundar în următorii doi ani, dar începea să urce iar, de cîteva luni, sub imboldul lui Beightagh.

R.A.F.-ul trebuia să dea escadrile menite a sprijini, în strînsă cooperare cu armata, invadarea Continentului. Escadrila 602, împreună cu vreo alte zece, fusese supusă, în acest scop, unei pregătiri intensive: atacuri la rasul solului, mitralieri de tancuri, recunoaşteri tactice, bombardamente în picaj etc...

Spre sfîrşit unităţile acestea fură trimise pe terenuri de lucru, pentru a-şi perfecţiona antrenamentele. De patru luni piloţii dormeau în corturi, învăţau să-şi alimenteze avioanele, să le armeze, să le mascheze, să le apere cu automatele în mînă, să ducă, pînă în cele din urmă, o adevărată viaţă de „comando”.

Operînd de pe terenuri asemănătoare cu cele care aveau să fie construite în numai cîteva ceasuri de către unităţile de geniu (două ori trei pajişti, contopite într-o pistă de aterizare prin plase metalice aplicate direct pe sol) escadrilele 602, 132, 122, 65 şi alte cîteva participau în egală măsură la ofensiva actuală a R.A.F.-ului. Înzestrate cu *Spitfire V-D* cu aripi scurtate, escadrilele acestea executau misiuni de protecţie pentru avioane *Marauder*, *Mitchell* şi *Boston*.

Escadrila 602 îşi împărţea terenul 125 cu o altă unitate de *Spit*-uri, cu *132* „City of Bombay”, comandată de un vechi camarad – Squadron-Leader Colloredo-Mannsfeld – şi cu un grup de *Hurricane* antitanc, *184*. Situat pe un promontoriu nisipos al Dungenness-ului, colţul nu era de fel neplăcut în lumina unui soare strălucitor dintr-o nemaivăzută lună septembrie.

Corturile noastre sînt ridicate într-o livadă. Domneşte aici o încîntătoare atmosferă de pic-nic, de camping, ori colonie de vacanţă. Ajunge să întinzi braţul spre uşa cortului, pentru a te îndopa cu mere uriaşe, zemoase şi dulci, mai mult sau mai puţin coapte, cărora aerul curat şi tinereţea stomacurilor noastre le dau liberă trecere.

Mîncăm afară, iar cînd plouă ne bulucim cu toţii într-un hambar, claie peste grămadă. Nu am nici gamelă, nici tacîm şi mă servesc de cele ale lui Jacques.

---

[1] Bătălia Angliei.

Fireşte, locuiesc în cortul lui, pe care îl împărţim cu un belgian pe nume Jean Oste, şi cu un englez într-adevăr încîntător, Jimmy Kelly, care va deveni unul dintre cei mai buni prieteni ai mei. Scoate strigăte furioase ori de cîte ori începem să vorbim franţuzeşte.

Dormim pe paturi de campanie şi ne spălăm la rîu – apa este tare rece, aşa că treaba asta o facem cît mai rar cu putinţă.

Cea mai afurisită problemă este iluminatul. Lumînările sînt mult prea primejdioase, din pricina fînului care acoperă pardoseala corturilor.

Sîntem înzestraţi cu lămpi de furtună, puse la dispoziţie de magaziile R.A.F.-ului, dar ele nu funcţionează niciodată. Cînd avem chibrite, nu mai avem fitil. Cînd dibuim un fitil nou (pe care în genere îl furăm din cortul vecin) nu-i petrol. Cînd avem tot ce ne trebuie şi aprindem cu mare băgare de seamă, cel mai ades facem să sară şandramaua în aer, ceea ce stîrneşte un du-te vino îndrăcit şi sfîrşeşte printr-o luptă dată cu extinctoarele cu spumă. Sîntem apoi luaţi cu toţii în tărbacă de către comandantul escadrilei, iar pînă la urmă ne dezbrăcăm la lumina unei brichete sau a stelelor…

Dimineaţa ne trezeşte un soldat care aduce o cană plină cu ceai fierbinte şi care face atîta zarvă, că într-o clipită toată lumea e în picioare, alergînd desculţă pe iarbă, cu cîte o cană de tablă în mînă. Apoi, ne ducem la rîu să cărăm apă cu căldări de pînză, mai mult sau mai puţin etanşe, ne spălăm într-un fel care ar ruşina pînă şi o pisică, îmbrăcăm un combinezon jegos, cizme de zbor, ne înnodăm un fular la gît şi dăm fuga pînă la cantină, să înghiţim ouă cu şuncă, o ceaşcă de cafea şi o felie de pîine, din cele rotunde, coapte la ferma învecinată…

Apoi începe o cavalcadă nebunească în jurul aerodromului, suiţi într-un „jeep”, unde ne îngrămădim cîte doisprezece, abia agăţaţi prin toate părţile, străbătînd în mare viteză cîmpurile, sărind peste şanţuri şi garduri vii…

Scoatem plasele de camuflaj de pe avioane, încălzim şi verificăm motoarele, ne pregătim pentru primul „show” al zilei.

Iată viaţa cotidiană a noii mele escadrile.

„*Clipped, cropped, clapped*” – aceasta ar fi minunata şi

sintetica descriere a *Spitfire*-ului *V-D*, făcută de umoristul grupului, vestitul Tommy Thommerson.

„Clipped”, din pricina aripilor sale tăiate. Pentru a-i spori viteza şi maniabilitatea laterală, inginerii de la Vickers Armstrong au redus aproape cu un metru aripile *Spit*-ului, suprimînd vîrfurile planurilor care completau atît de armonios elipsa.

„Cropped”, din pricina motorului său Merlin 57. Nu este decît un Rolls-Royce Merlin 45, cu turbina compresorului redusă în diametru, îngăduind creşterea forţei (sub 10 000 de metri) de la 1 200 la 1 650 cai putere. Volumul de aer supracomprimat fiind totuşi foarte scăzut, curba de putere scade rapid, începînd de la 2 500 metri, pentru a nu mai da la 3 500 metri decît aproximativ 500 cai putere. Ba şi mai mult, motoarele acestea, în chip artificial împinse pînă la 18 avans la admisie, nu au decît o viaţă foarte scurtă.

„Clapped” – cuvînt care ar putea fi tradus exact prin variolat – exprimă părerea generală a piloţilor despre *Spitfire*-ul *V-D*.

Într-adevăr, deşi foarte rapide la sol (560 km/oră în palier, la nivelul mării), ele devin adevăraţi cîini de plumb la 3 000 metri altitudine, unde sîntem siliţi să operăm în cadrul misiunilor noastre de escortă. Aripile pătrate le fac de asemenea să piardă din calitatea de seamă a *Spitfire*-ului, aceea de a vira brusc.

Nu avem decît o încredere limitată în aparatele acestea – simţămînt mai mult sau mai puţin justificat de faptul că celulele au, toate, aproape 300 ore, iar motoarele, lucru mai grav, 100 pînă la 150 ore de funcţionare. Nu este totdeauna amuzant să traversezi Canalul Mînecii, dus-întors de două ori pe zi, pe un monomotor de acest tip! În sfîrşit, tunurile nu dispun decît de şaizeci de proiectile fiecare (faţă de o sută patruzeci şi cinci la *Spitfire IX!*)

Dacă ne amintim că încă din 1941 şi 1942 *Spitfire*-le *V-D* erau uşor întrecute de *Focke Wulf*-urile *190*, poate fi imaginat şi entuziasmul meu foarte relativ cînd Sutherland m-a anunţat că vom mai avea de executat cinci sau şase misiuni de însoţire pe *Spitfire V-D*, înainte de a face safteaua minunatelor *IX-B* noi-nouţe.

Povestea cargoului MUNSTERLAND

Germanii au ridicat, în timpul războiului, cerbicia pînă la înălţimea unei virtuţi naţionale. Cînd acestei calităţi destinul vrea să-i adauge norocul, anumite situaţii ajung să sfideze logica.

Munsterland-ul va trece desigur în posteritate ca un simbol al încăpăţînării germane, ca şi al îndărătniciei britanice, dealtfel.

Acest faimos *Munsterland* era un cargo rapid de 10 000 tone, ultramodern, înzestrat cu turbine şi arzătoare cu păcură. Surprins într-un port din America Centrală, în timpul evenimentului de la Pearl Harbour, se dusese în Japonia. Acolo încărcase o preţioasă cantitate de cauciuc şi metale rare; apoi, calm, plecase înapoi spre Germania.

Întrucît norocul surîde cutezătorilor, el izbutise – printr-un şir de întîmplări de necrezut – să se strecoare printre patrulele aeronavale aliate şi să ajungă la Brest. Fotografiat imediat, el a fost bombardat în picaj, trei ore mai tîrziu, de către 24 *Typhoon*-uri. Către ora şase seara, în aceeaşi zi, 32 de *Mitchell*, puternic escortate, îl atacau, dar tot fără rezultate apreciabile.

În timpul nopţii fugea, cu toată viteza, spre Cherbourg, unde a fost din nou fotografiat, încă de la acostare. Examinarea clişeelor dezvălui că totul era pregătit pentru descărcare. Trei nave A.A. din Havre şi două din Saint Malo ajunseseră în insula Pélée, în zori; de asemenea mai fuseseră amplasate importante dispozitive de A.A. uşoară şi grea.

Condiţiile meteorologice, cumplit de nefavorabile, făcuseră să eşueze un raid aviatic stabilit către orele opt dimineaţa.

Fără bombardiere mijlocii era greu să vii de hac unui obiectiv atît de mare. *Beaufighter*-ele nu puteau interveni, căci situaţia din rada portului Cherbourg nu se preta unui atac cu torpile.

La nevoie, avioanele *Boston* ar fi putut încerca un bombardament în razmot, dar nu puteau fi trimise la masacru cu o viteză de numai 400 kilometri pe oră.

✶

La 08,45 personalul escadrilei este chemat de urgenţă la camera de informaţii: escadrilele 602 şi 132 sînt trecute imediat în stare de alarmă.

Întîi un cuvînt introductiv, de circumstanţă, rostit de Willie Hickson, ne aminteşte că încărcătura de pe *Munsterland* este de importanţă vitală pentru industria germană. Într-adevăr, miile de tone de cauciuc vegetal pe care le transportă pot, amestecate aşa cum se cuvine cu produsele sintetice de tip Leuna, să permită echiparea şi menţinerea a 22 divizii blindate timp de doi ani. Metalele speciale vor fi preţioase pentru metalurgiştii germani care pun la punct turbine pentru avioane cu reacţie. În plus, mai trebuie smuls marinei de război germane beneficiul moral al unei breşe atît de flagrante în blocusul maritim.

Treizeci şi şase de avioane *Typhoon*, echipate cu bombe de 500 kilograme, cu explozie întîrziată, vor forţa intrarea în radă şi vor încerca să scufunde sau să incendieze *Munsterland*-ul.

Drept rezultat deosebit al bunăvoinţei Cartierului General al R.A.F., escadrilele 602 şi 132 au fost alese pentru a le escorta. Misiunea noastră avea ca ţel să neutralizeze cu tunul şi mitraliera navele A.A., iar apoi să asigure acoperirea operaţiilor împotriva a importante forţe de vînătoare germane masate cu acest prilej în peninsula Cotentin.

Pentru a ni se mări raza de acţiune, cei din escadrila noastră vom ateriza la Ford, unde este prevăzută alimentarea avioanelor, iar de acolo vom pleca mai departe către punctul de întîlnire, deasupra Brighton-ului, la altitudinea zero, dimpreună cu avioanele *Typhoon*.

Wing Commander Yule, care va conduce operaţiunea, ne reaminteşte pe scurt că navele A.A. sînt în general dotate cu patru afete cvadruple de tunuri automate de 20 mm şi cu patru sau opt piese de 37 mm, de asemenea automate. Ultimele fotografii de recunoaştere au arătat că de-a lungul marelui stăvilar ce leagă cele şase forturi ale radei se află cel puţin 190 de piese A.A. uşoară, probabil întărite şi foarte active de la sosirea clientului nostru.

În principiu, cele două escadrile se vor împărţi în şase patrule de cîte patru, care se vor îngriji în parte de cîte o navă A.A., astfel încît să o reducă la tăcere în timpul celor cîteva secunde necesare trecerii *Typhoon*-urilor. Apoi, libertatea de acţiune pentru a angaja lupta cu orice formaţie de vînătoare inamică ce se va prezenta.

Împingînd foarte departe bunăvoinţa, Cartierul General a

hotărît să instaleze un dispozitiv special al „Air Sea Rescue“, ale cărui vedete rapide vor fi eşalonate între Cherbourg şi coasta britanică, de-a lungul rutei pe care o vom parcurge.

Chiar şi pentru cei mai entuziaşti dintre noi, această ultimă dispoziţie seamănă mult cu o tîrzie părere de rău a Cartierului General şi cuprinde ceva sinistru care răceşte în chip ciudat atmosfera.

*

Ultimele pregătiri înainte de luarea zborului se fac în tăcere. Doar Joe Kistruck emite o reflecţie dezamăgitoare cu privire la „această sărmană R.A.F. a cărei spinare este totdeauna bună pentru a drege gafele imbecililor de la Amiralitate”.

La Ford, obişnuita comedie a pneurilor plesnite şi a acumulatoarelor de pornire stricate. Din fericire, lunga experienţă a escalelor pe aerodromurile stabilite de Yule a îngăduit prevederea a trei avioane de rezervă pentru fiecare escadrilă, astfel că la ora 9,50, escadrilele 602 şi 132 decolează în întregime.

Zbor în poziţia Albastru 4, avînd drept coechipier pe Jacques, care este Albastru 3 în patrula lui Ken Charney – Albastru 1.

În drum spre punctul de întîlnire, interceptăm cele trei *Boston*-uri al căror rol avea să fie acela de a împrăştia, pe o distanţă de 30 kilometri spre capul La Hague, benzi de hîrtie metalizată, menite să blocheze radarurile germane. Datorită acestei dispoziţii şi pîclei, vom sosi poate la intrarea în portul Cherbourg fără a fi reperaţi prea bine.

Vom ajunge din urmă *Typhoon*-urile, chiar deasupra acoperişurilor din Bringhton, iar în direcţia sud, la rasul mării cenuşii, vom schimba direcţia spre Cherbourg.

Detest să zbor la rasul apei cu acest sistem de rezervoare suplimentare şi de robinete în care se poate oploşi oricînd o nenorocită de bulă de aer în stare să oprească motorul în fracţiunea de secundă suficientă să te percuteze în valuri cu 500 de kilometri pe oră.

Străbatem fîşii de ceaţă densă, de ceaţă care ne sileşte la un zbor fără vizibiltate, foarte delicat, la cîţiva metri deasupra mării, pe care nu o vedem. *Typhoon*-urile zboară drăceşte, în ciuda celor două bombe a cîte 500 kilograme aflate sub aripi, şi anevoie ne

putem ţine de ele.

Hăituit de gîndul că voi vedea aprinzîndu-se semnalul roşu în cazul în care va scădea presiunea benzinei în carburator, nu prea în largul meu, încep să transpir din cap pînă în picioare. Ce o să fie cînd va începe antiaeriana!

Ora 10 şi 15 minute.

Ceaţa se îngroaşă; se porneşte o ploaie puternică.

Deodată, glasul calm al lui Yule sfîşie riguroasa linişte radio:

— *All Bob aircrafts drop your babies, open up flat out, target straight ahead in sixty seconds!*[1]

Uşurat de rezervoare şi bine tras de cei 1 800 cai putere ai motorului, *Spitfire*-ul meu zvîcneşte şi mă plasez la 50 metri în stînga lui Jacques, puţin mai în spate, căscînd larg ochii, spre a desluşi ceva în blestemata asta de bură.

— *Look out Yellow section flak ship one o'clock!*[2] şi imediat după Frank Wooley, cel care zăreşte o altă navă A.A. drept în faţa noastră este Ken Charney.

— *Max Blue attacking 12 o'clock!*[3]

O masă cenuşie se leagănă în ceaţă, un coş scurt, platforme supraînălţate, un catarg pe care se încolăcesc antene de radar – apoi fulgere scurte, sacadate, de-a lungul suprastructurii.

Drace! Scot piedica la arme, plec capul şi îmi bag umerii la adăpostul blindajului. Snopuri de trasoare verzi şi roşii ţîşnesc din toate părţile.

Urmîndu-l pe Jacques, trec prin mijlocul unei jerbe de apă ridicată de explozia unui proiectil de 37 mm căruia puţin i-a lipsit să mă nimerească; apa sărată îmi înceţoşează parbrizul.

Mă aflu la cincizeci de metri de nava A.A. Jacques, în faţa mea, trage; îi văd licărul de la gura tunurilor şi cascada de tuburi trase prefirîndu-i-se din aripi.

Ochesc puntea de comandă între coşul zdrenţuit şi catarg.

O rafală lungă şi continuă, îmi ţin degetul mare pe trăgaci, cu furie. Proiectilele mele explodează în apă, urcă apoi spre linia de

---

[1] Toate avioanele Bob îşi vor arunca rezervoarele şi vor deschide gazele – obiectiv drept înainte în şaizeci de secunde!

[2] Atenţiune, escadrila Galben – navă A.A. la ora 1!

[3] Max albastru, atacă la ora 12!

plutire, explodează pe coca sură a vasului zăbrelită de dungi negre, urcă şi mai sus pe balustrade, pe sacii de nisip. Un aspirator de ventilaţie se prăbuşeşte, un jet de vapori ţîşneşte de nu ştiu unde. Douăzeci de metri – doi oameni în tricouri de marinari se aruncă pe burtă – zece metri – cele patru tunuri ale unui afet multiplu de 20 mm sînt aţintite drept între ochii mei – repede – proiectilele mele explodează de jur împrejur. Un servant care duce două încărcătoare pline, cade în mare cu picioarele retezate; apoi cele patru tunuri trag, le simt vibraţia cînd trec la numai un metru, poate, pe deasupra – apoi şfichiul firelor de oţel ale antenei pe care aripa mea o smulge în trecere... Vîrful aripii a atins uşor catargul!

Uf, am trecut...

Îmi simt mădularele înfiorate de un groaznic tremur nervos, dinţii îmi clănţăne. Jacques zigzaghează printre geizerele proiectilelor. Pe alocuri marea fierbe.

Vreo jumătate de duzină de *Typhoon*-uri întîrziate defilează la dreapta noastră asemenea unui stol de pescăruşi, năpustindu-se spre infernul ce se lasă bănuit dincolo de zidul lung de granit al spargevalului.

Trec chiar pe deasupra unui fort ale cărui ziduri par să scuipe ele însele foc – un ciudat amestec de turnuri crenelate, de cazemate de beton moderne şi de planuri înclinate à la *Vauban*.[1]

Ne aflăm acum în mijlocul radei – un indescriptibil vălmăşag de catarge de traulere, de epave ruginite care se văd răsărind printre docurile în ruină. Vremea pare să se fi limpezit oarecum – atenţie la aviaţia de vînătoare germană.

Văzduhul este zebrat de trasoare, punctat de fulgere, semănat cu fulgi negri şi albi de A.A.

Munsterland-ul se află acolo, împresurat de explozii, de flăcări şi rămăşiţe, cu cele patru catarge ale sale înţesate cu bige ţîşnind din fum ca şi coşul său mare, pătrăţos, foarte în spate. Atacul *Typhoon*-urilor nimereşte în plin. Bombele explodează neîntrerupt, cu formidabile erupţii de foc şi nori negri, care se îngroaşă într-una. Un *Typhoon* dispare, volatilizat de explozia unei bombe lansată de avionul precedent. Una dintre uriaşele macarale ale portului se prăbuşeşte ca un castel din cărţi de joc...

---

[1] Inginer militar şi mareşal al Franţei (1633-1707).

— *Hullo Bob leader, Kenway calling – there are Hun fighters about, look out!*[1]

Ce măcel!

Îl urmez îndeaproape pe Jacques care urcă în spirală spre stratul de nori.

Două avioane *Typhoon* ţîşnesc dintr-un cumulonimb la cîţiva metri de noi şi puţin mi-a lipsit să nu trag asupra lor – cu boturile lor masive şi cu aripile acelea pătrate seamănă al naibii cu *Focke Wulf*-urile.

— *Break Max Blue four!*[2]

Jacques degajează cu furie, iar *Spit*-ul lui îmi lunecă pe sub nas, la cîţiva metri, cu două albe scînteieri la vîrful aripilor. Spre a evita ciocnirea, aştept o fracţiune de secundă, iar un *Focke Wulf* – de data aceasta unul adevărat! – îmi trece nu se poate mai aproape, repede, trăgînd din cele patru tunuri ale sale. Un proiectil îmi ricoşează pe fuselaj. În timp ce trec pe spate, pentru a mi-l alinia în colimator, un al doilea *Focke Wulf* îmi răsare în parbriz, faţă în faţă, la mai puţin de o sută metri. Motorul său mare şi galben care creşte, elicea care pare să se rotească încet se năpustesc spre mine, iar aripile i se luminează de sclipătul gurilor sale de foc. Bang – parbrizul mi se sparge în formă de stea şi devine opac. Înmărmurit, nici nu mişc, de teama unei ciocniri. *Focke Wulf*-ul trece chiar deasupra mea, iar pe capotă mi se prelinge uleiul.

Acum cerul este împînzit de avioane şi colcăie de explozii. Trag în direcţia unui alt *Focke Wulf* pe care nu-l nimeresc, din fericire, căci este un *Typhoon*. Jacques zăpăceşte un vînător neamţ; văd cum proiectilele lui explodează peste crucea neagră a fuselajului. *Focke Wolf*-ul se răstoarnă, arătîndu-şi burta galbenă şi pică, scuipînd flăcări şi fum.

— *Good show, Jacques! – you got him!*[3]

Presiunea la ulei scade dintr-odată într-un chip îngrijorător. Ploaia reîncepe şi peste cîteva clipe capota mi se acoperă cu un

---

[1] Alo, comandant Bob, te cheamă Kenway – atenţie la vînătorii germani din preajmă!

[2] Max albastru patru, degajează!

[3] Bravo, Jacques, i-ai venit de hac!

strat de emulsie spumoasă. Străpung norii şi iau direcţia nord, după ce mai întîi i-am prevenit pe Jacques şi pe Yule prin radio.

Sosesc de bine de rău la Tangmere, cu presiunea la ulei zero, cu motorul în fierbere, gata să explodeze. Pentru aterizare, larghez cupola cabinei, ca să văd bine.

În toată istoria aceasta am pierdut doi piloţi; la fel şi escadrila 132. Şapte avioane *Typhoon* distruse, plus două care au căzut în largul portului Cherbourg şi ai căror piloţi au fost pescuiţi de vedete.

În ce priveşte *Musterland*-ul, deşi grav avariat, cu o parte din încărcătură mistuită de flăcări, a izbutit peste două nopţi să se strecoare pînă la Dieppe, iar în final a fost scufundat în largul Olandei de o formaţie de asalt[1] alcătuită din avioane *Beaufighter*.

Rulmenţi cu bile şi Fortăreţe Zburătoare

La primirea buletinelor meteorologice lunare, directorii „planning"-ului de la Statul major american hotărîseră, in extremis, să profite de ultimele zile frumoase ale anului pentru a bombarda Schweinfurt-ul.

La Schweinfurt, situat la sud-est de Bremen, în chiar inima Germaniei, se găsea o uriaşă fabrică de rulmenţi cu bile, cea mai importantă din Europa occidentală.

Era un obiectiv de prim ordin.

Dacă Armata a 8-a aeriană (S.U.A.) nu avea să atace la 13 octombrie, mai trebuia aşteptat cel puţin patru nesfîrşite luni de iarnă pînă la noi condiţii meteorologice la fel de favorabile. Iar în patru luni, producţia acestei uzine avea să alimenteze fabricarea a mii de motoare de avioane pentru Luftwaffe.

O extraordinară luptă cu orele. Am fost nevoiţi să punem operaţiunea aceasta la punct în numai 48 de ore. Nu puţin lucru era să impui păstrarea absolută a secretului în vreo sută de

---

[1] Strike (engl.).

aerodroame, să mobilizezi aproape 1 300 avioane de vînătoare engleze şi americane, să încarci cu bombe 700 *Fortăreţe Zburătoare* şi să pregăteşti benzi a cîte zece metri lungime fiecare, alimentînd cele 8 400 mitraliere…

Tot pentru prima oară *Spit*-urile aveau să zboare deasupra Germaniei. Într-adevăr, din cauză că avioanele cvadrimotoare americane urmau să stea mai mult de patru ore deasupra teritoriului inamic, era de aşteptat, din partea aviaţiei militare germane, o reacţie cumplită. Aviaţia inamică dispunea, între Belgia şi Danemarca, de aproximativ 3 000 *Messerschmitt*-uri şi *Focke Wulf*-uri. Forţele aeriene americane prevăzînd greutăţile unor avioane ca *Thunderbolt* şi *Mustang*, mult prea solicitate, şi în lipsă de benzină şi muniţii, ceruseră ajutorul R.A.F.-ului.

Dar *Spitfire*-le – interceptoare de înaltă viteză – nu erau destinate pentru escorte pe distanţe lungi şi aveau nevoie de rezervoare suplimentare speciale pentru a le spori raza de acţiune pînă la Bremen.

În trei zile, nu mai mult, o uzină englează din Watford se obligă să execute 800 rezervoare a 500 litri. Aproape o mie de muncitori au trudit zi şi noapte, iar în zorii zilei de 13 octombrie mecanicii R.A.F.-ului le montau în burţile *Spitfire*-lor…

În ultima clipă, cînd toată lumea ajunsese cu nervii la maximă încordare, a sosit un contraordin: ora H era amînată pentru a doua zi la orele 12.

14 octombrie 1943.

Încă de la opt dimineaţa, avioane *Liberator* şi *Fortăreţe*, greu încărcate, încep să-şi ia zborul, pornind de pe treizeci şi şapte de aerodromuri. Vreme de o oră se învîrtesc în jurul lui Hull, pentru a se alcătui, impecabil, în 10 formaţii a cîte 70 avioane fiecare, încastrate aripă în aripă.

09,15. *Spitfire*-le decolează la rîndul lor, spre a le escorta pînă la insulele Frisice.

10,40. Treizeci şi nouă escadrile alcătuite din avioane *Thunderbolt* (25 de la Armata a 9-a aeriană şi 14 de la Armata a 8-a aeriană a S.U.A.) pleacă să se alipească armadei, pentru a-şi lua în primire posturile de gardă, în timp ce *Spitfire*-le fac cale întoarsă.

Ora 11,45. Douăzeci de grupuri de avioane *Lightning* şi douăsprezece grupuri de avioane *Mustang* pleacă spre a ocroti uriaşele cvadrimotoare în ultima lor apropiere de obiectiv.

Se prevedea ca *Spit*-urile – reînarmate şi alimentate cu benzină – să plece din nou către orele 12, pentru a acoperi retragerea ansamblului, iar întîlnirea era fixată pentru 13,15, la frontiera germano-olandeză…

✶

Cele optsprezece escadrile de *Spitfire*, desemnate să participe la operaţiune, fuseseră masate pe patru aerodroame de pe coasta Norfolk, pentru a reduce astfel la minimum distanţele moarte ce trebuiau acoperite.

Prima decolare, cea de la ora 9, se dovedise anevoioasă din pricina supraîncărcării aparatelor cu care piloţii nu erau obişnuiţi. Două *Spit*-uri s-au zdrobit în flăcări. Multe altele s-au ales cu avarii la pneuri şi mai ales cu necazuri la rezervoare, cu „dopuri de aer“ pe conducte.

Jacques şi cu mine am făcut şi noi parte dintre aceştia.

Aterizarea, pe pneurile noastre fragile, cu 500 litri de benzină pe burtă şi 700 litri pe genunchi a fost foarte dificilă – ca pe ouă, zicea Jacques.

Înciudaţi, am privit spre roiul de *Spit*-uri ce se mistuia în pîcla dimineţii, cu direcţia Germania.

Mecanicii se puseră îndată pe lucru, spre a goli şi a verifica rezervoarele, în timp ce noi, în vederea celei de a doua misiuni, dormeam sub aripa avioanelor noastre.

La 11,45 escadrilele *Spit*-urilor se întorceau, iar mecanicii, cocoţaţi pe camioanele-pompă, se năpustiră puzderie să le alimenteze într-un timp record, în timp ce piloţii, clătinîndu-se pe picioarele amorţite, mîncau un sandviş şi beau în mare grabă o cană de ceai.

Erau dezamăgiţi şi nu prea vorbăreţi.

Totul se petrecuse bine, cu destulă antiaeriană, dar pînă în clipa în care îşi părăsiseră protejaţii – adică pînă la 10,30 – nu se arătase nici un vînător german.

Cu cîteva minute înainte de ora douăsprezece, pe cînd din nou începeam să ne instalăm în carlingile noastre, am auzit în megafoane:

— *Hullo, Hullo, Station Commander calling all pilots. The big boys over Germany are being very heavily engaged by overwhelming ennemy fighter forces*.

Squadrons are to take-off immediatly in order to releave the actual escort.

The utmost is to be done to bring home safe the Fortress Boys who have been doing a grand job to-day. Hurry-up and good luck to all![1]

La 12,04 escadrilele 132, 602, 411 şi 453 decolau de pe Bradwell Bay.

Jacques şi cu mine zburam respectiv ca nr.3 şi nr.4, în cadrul patrulei Galben condusă de Sutherland.

Ora 13 şi 15 minute.

— *Atenţie Clo-Clo, doisprezece nemţi sus, five o'clock*.

În timp ce Jacques vorbeşte în franceză la radio, este rechemat, scurt, la ordine de către Maxie.

— *Shut-up bloody Frenchman!*[2]

Aproape o oră şi jumătate de cînd zburăm la zece mii de metri înălţime, într-o temperatură arctică.

Cadranele instrumentelor de bord îmi joacă pe dinaintea ochilor obosiţi şi uneori toate se învălmăşesc – altimetre, giro-orizonturi, vitezometre, indicatoare de viraj, termometre de radiator, de ulei, de capete de cilindri, becuri luminoase – într-un talmeş-balmeş de cifre şi arătătoare.

Mă obsedează rezervorul care îmi îngreunează *Spitfire*-ul. După cronometru, mai am teoretic, înainte de a-l larga, şapte minute. Şalele mă dor, degetele de la picioare îmi sînt îngheţate bocnă, ochii îmi lăcrimează, nasul îmi curge… Totul merge prost. O harababură de nedescris.

Vremea, atît de frumoasă pînă la prînz, s-a burzuluit, iar

---

[1] Alo, alo! Aici comandantul bazei, care îi cheamă pe toţi piloţii. „Băieţii cei mari" care se află deasupra Germaniei sînt atacaţi acum de foarte puternice forţe inamice. Escadrilele vor decola imediat, pentru a schimba escorta care acţionează acum şi care se află la capătul puterilor. Trebuie să depunem maximum de efort pentru a readuce nevătămate echipajele *Fortăreţelor*, care au făcut astăzi o treabă minunată. Grăbiţi-vă şi succes!

[2] Ţine-ţi gura, franţuzule!

cîrduri mari de nori şi pîclă se înalţă vertical de la pămînt, asemenea unor metereze. În timp ce traversam unul din aceste groase straturi de nori cumulus, Jacques şi cu mine am pierdut legătura cu restul escadrilei.

Acum ne simţim pierduţi în infernul acesta şi ne alipim cu disperare *Spitfire*-le, pentru a încerca să ajungem la punctul de întîlnire.

Dar, de fapt, pare să fi fost lăsat în urmă blestematul acela de punct de întîlnire. Şi cum să mai recunoşti ceva în bîlciul acela de avioane şi nori?

Într-adevăr, punctul este cu neputinţă de regăsit. Jos, la stînga, se conturează ultimele insule Frisice – galbene şi sterpe în marea cenuşie. Undeva la dreapta, în pîclă, se află Emden-ul şi păşunile grase, tivite de canale, ale Olandei de nord. Mult în urmă, în spatele nostru, se desenează golful Zuiderzee.

În văzduh, un adevărat coşmar. Nicicînd nu am mai văzut ceva asemănător…

Ciorchine de A.A. ţîşnesc din nefiinţă şi se anină tăcute de marginile norilor.

Vînătorii germani se ivesc cu duiumul de pretutindeni – neliniştitor fenomen de generaţie spontanee.

Ne încrucişăm cu *Lightning*-uri şi *Mustang*-uri care se întorc acasă ca vîntul, fără muniţii, cu piloţi năuciţi şi epuizaţi, strecurîndu-se printre nori, spre a evita lupta.

În sfîrşit, iată bombardierele!

Panica este înspăimîntătoare. Pentru prima oară, sub eforturile îngemănate ale A.A. şi al avalanşelor de *Junkers 88* şi *Messerschmitt 410* înzestrate cu lansatoare de rachete, formaţiile de *Fortăreţe* au fost frînte, dislocate, fărîmate. Cu marile cvadrimotoare risipite în văzduh – încercînd zadarnic să se grupeze cîte trei sau cîte patru, pentru luptă – *Focke Wulf*-urile se năpustesc în iureş după pradă.

Cîte *Focke Wulf*-uri! De pretutindeni răsar, iar acolo jos, de pe aerodromurile olandeze, altele se pregătesc să decoleze.

Spit-urile şi bombardierele sînt mult prea răzleţite, astfel că nu putem organiza un plan de apărare. Treaba stă cam aşa: „fiecare pentru sine şi Dumnezeu pentru toţi“. Glasul controlorului de zbor

se aude în radio ca venind de atît de departe, încît devine imperceptibil; fără glasul acela, fără sprijinul şi poveţele sale, ne simţim izolaţi de lumea noastră, foarte singuri, goi, dezarmaţi.

Este o minune că nu am fost încă doborîţi! Tot învîrtindu-ne, răsucindu-ne, tot trăgînd la întîmplare, am izbutit să luăm destul de bine înălţime deasupra încăierării. Mi-am cheltuit jumătate din muniţii. Ne vom înapoia, se vede treaba, însoţiţi.

În cerul acela înţesat de paraşute şi avioane în flăcări Jacques repereazã deodată vreo patruzeci de *Focke Wulf*-uri ce se năsputesc asupra a patru *Fortăreţe* care se tîrăsc şi încearcă să ocrotească un *Liberator* al cărui motor a luat foc.

Ce-i de făcut? Să chemi în ajutor în vălmăşagul acela infernal e cu neputinţă. Cît vezi cu ochii, numai *Spitfire* angajate în învolburate urmăriri; ai impresia că se ciocnesc de nori, că sar asemenea boxerilor aflaţi între corzile unui ring.

Arunc o privire asupra cronometrului. Nu mai am benzină în rezervorul de rezervă decît pentru două minute. Atîta pagubă, pierderea nu va fi mare.

— *Hullo Jack, dropping my baby!*[1]

Mă aplec şi trag cu putere levierul de largaj, în timp ce Jacques observă atent. Uşurat, *Spit*-ul meu face un salt.

— *O.K. Jack, your turn!*[2]

Rezervorul lui Jacques cade, învîrtejindu-se într-o ploaie de benzină.

— *Attacking!*[3]

Cu colimatorul aprins, cu degetul pe buton, executăm o ranversare şi picăm asupra *Focke Wulf*-urilor, dispuse în evantai în jurul bombardierelor.

În timp ce cobor în picaj, mă străduiesc să aleg unul. Ele atacă de pretutindeni – din faţă, dintr-o parte, din spate. Una dintre *Fortăreţe* pleacă încet în vrilă. Alta explodează dintr-o dată, gigantic, ca un proiectil de A.A., iar brusca aprindere smulge aripa celei care o flanchează în dreapta… din ciuperca uriaşă şi întunecată care înfloreşte, curg sfărîmături incandescente.

---

[1] Alo, Jacques, larghez rezervorul.

[2] O.K. Jacques, e rîndul tău.

[3] Intrăm la atac!

Silueta, acum nesimetrică, a *Fortăreţei* se micşorează, se şterge; cade ca o frunză moartă. Una, două, patru, şase corole de paraşută răsar deodată pe cer asemenea unor cuie noi şi strălucitoare bătute într-un perete.

Defilez la patru metri de un *Focke Wulf* descumpănit care tîrăşte după sine un văl negru – nu mai are rost să stric muniţie, soarta lui e pecetluită.

Am impresia că mă scufund într-un acvariu plin cu peşti nebuni!

Pretutindeni nu vezi decît motoare în stea, burţi galbene, cruci negre şi aripi pătrate care se leagănă prin aer ca nişte înotătoare. Văzduhul este zebrat de trasoare multicolore, iar ochii mei clipesc instinctiv.

A sosit momentul. Îmi încordez muşchii pîntecelui, ridicînd picioarele pe palonier spre a putea ţine astfel piept forţei centrifuge, înghit saliva amară ce mi-a mai năvălit în gură şi cabrez brusc… Înainte chiar, înainte de a fi perceput realitatea, degetul meu a declanşat instinctiv focul. O rafală asupra *Focke Wulf*-ului, care pentru o clipă îmi apare hăituit în colimator. Am ratat atacul! Surprins, neamţul îşi pierde echilibrul şi se face nevăzut. Jacques trage, însă nici el nu-l nimereşte. Dar iată-l acum pe Jacques urmărit de un *Messerschmitt* cenuşiu, cu aripile tivite de foc.

Urlu:

— *Look out Jacques! Break right!*[1]

Mă las repede cu toată greutatea trupului pe comenzi; pămîntul se clatină ameţitor – dar prea tîrziu: *Messerschmitt*-ul mi-a scăpat din bătaie.

Sînt lac de apă.

În faţa mea două *Focke Wulf*-uri atacă în foarfece o *Fortăreaţă* care alunecă stîngaci ca o epavă.

O privire fugară în retrovizor: Jacques este acolo.

Filamentele roşii ale colimatorului meu încadrează un *Focke Wulf* galben şi verde. Cerule, cît de aproape este! Aripile *Spit*-ului meu freamătă sub loviturile de tampon ale celor două tunuri… trei fulgere, un jet de flăcări şi o trîmbă de fum sur se deapănă în siaj! …

---

[1] Atenţie, Jacques! Degajează spre dreapta!

Un pumn în stomac: văd o jerbă de lumină pe latura unui nor, în locul unde cu puţin înainte se afla avionul lui Jacques – imediat însă glasul lui răsună triumfător în radio:

— *Did you see that Pierre? I got him!*[1]

Mulţumesc cerului, era un *Focke Wulf* şi, uşurat, zăresc cu coada ochiului *Spit*-ul lui Jacques legănîndu-se la patruzeci de metri depărtare de mine.

Deodată, un bubuit de tunet, o palmă care frige. Timpanele îmi sînt sfîşiate de şuierul jetului de aer care pătrunde prin gaura făcută de un proiectil în parbriz. Zbang! Încă unul…

Declanşez frenetic. Neamţul este atît de aproape, încît lumina de la gurile sale de foc mă orbeşte şi trebuie să închid ochii. Dar Jacques e lîngă mine, iar *Focke Wulf*-ul explodează ca o grenadă, chiar sub privirile mele.

✶

De data aceasta pierd cu totul noţiunea lucrurilor. Timp de vreo zece minute urmez orbeşte instrucţiunile pe care Jacques mi le dă prin radio; cînd îmi reiau şirul gîndurilor, ne aflăm deasupra Mării Nordului, către mijlocul ei. În dreapta mea, o *Fortăreaţă Zburătoare* găurită ca o strecurătoare zboară totuşi, iar mai la stînga, se tîrăşte un *Mustang* cu bot roşu.

În sfîrşit, Anglia.

Reperez, pe ţărmuri, patru *Fortăreţe* strivite în cîmp.

Aterizăm la Manston, sfîrşiţi, goliţi de orice putere.

Parcăm lîngă *Mustang*. Se fac prezentările. Pilotul lui este vestitul maior american Beeson, comandantul celui de al 7-lea grup de *Mustang*-uri. Este ultima lui misiune, căci urmează să fie repatriat în Statele Unite săptămîna viitoare.

— Isuse, strigă el rîzînd în hohote, de m-ar trimite repede guvernul în vacanţă împotriva japonezilor!

✶

Uzina din Schweinfurt a fost rasă de pe faţa pămîntului, dar din cele 680 *Fortăreţe*, doar vreo sută mai sînt în stare să zboare. Am pierdut mai mult de două sute de echipaje. Dintre vînătorii germani au fost doborîţi 297, iar dintre ai noştri 111.

---

[1] Ai văzut isprava, Pierre? I-am făcut de petrecanie!

Descoperirea lui V-1

1 decembrie 1943

Am impresia că R.A.F.-ul este stăpînită de *flying bomb complex*.[1]

De cîteva săptămîni nemţii – în frunte cu Hitler – îşi lansează campania de intimidare cu arme secrete, iar presa neutră este plină de istorii înfricoşătoare privind nişte rachete monstruoase, dirijate prin radio, în stare să transporte la două sute kilometri trei tone de exploziv etc… etc…

Citim ziarele şi înălţăm din umeri…

Totuşi, într-o frumoasă după-amiază, toţi piloţii sînt chemaţi la camera de informaţii. Cu o mutră lugubră, *senior I.O.*[2] despătureşte o hartă la scară mare, care înfăţişează nordul Franţei şi care e înţesată, nu glumă, cu fanioane numerotate:

— Domnilor, situaţia este gravă! Şi începe un mic discurs deloc liniştitor, în care expune pe scurt următoarele:

„Din două una, ori nemţii încearcă să ne intimideze, ori au reuşit cu adevărat să pună la punct aceste rachete şi cine ştie dacă într-o bună dimineaţă nu aflăm că jumătate din Londra a şi fost prefăcută în pulbere. Noi am vrea să credem că nu este vorba, totuşi, decît de o intimidare. Dar Marele Cartier General ia treaba în serios şi are de gînd să dirijeze întreaga noastră ofensivă de bombardament asupra tuturor acestor locuri marcate pe hartă.

În două luni, organizaţia Todt a întreprins înjghebarea a vreo două sute de amplasamente. Nu trebuie lăsaţi să isprăvească nici măcar unul. Cele 18 pe care le vedeţi aici – marcate prin fanioane roşii – unde lucrările sînt destul de înaintate, vor fi bombardate mîine de 1 300 avioane.

Vom merge aşa înainte, pînă ce le vom rade pe toate. Şi acum, încă un sfat – vom lua cele mai aspre sancţiuni împotriva primului dintre voi care va vorbi cuiva despre lucrurile acestea. Nu trebuie să înfricoşăm lumea!“

---

[1] Obsesie a bombelor zburătoare.

[2] Inteligence officer, ofiţerul superior cu informaţiile.

Dar iată că acele *Noballs* – astfel numea codul nostru amplasamentele respective – se înmulţeau ca ciupercile: cu cît distrugeam mai multe, cu atît răsăreau în loc altele. Dacă la mijloc nu era într-adevăr decît o intimidare, nemţii se amuzau desigur nespus.

Încetul cu încetul, toate tipurile de avioane au fost mobilizate şi lansate asupra coastei dintre Boulogne şi Cherbourg, „rocket coast“ (coasta rachetelor) cum îi spuneam noi.

Escadrila 184, cu bătrînele ei avioane *Hurricane*, fu curînd trimisă în bătălie. Nenorocitele aparate avînd cele patru bombe-rachetă de cîte 60 livre[1] la bord, se tîrau cu 330 kilometri pe oră. Îţi trebuia un curaj neobişnuit ca să te duci cu asemenea viteză să te freci în razmot de antiaeriana germană.

Iar noi, cu o inconştienţă şi o răutate de puştani, ne băteam joc de spaimele piloţilor care le conduceau. Era cu atît mai de înţeles, cu cît începuseră să primească noile *Typhoon*-uri şi deci ar fi fost într-adevăr dureros să se lase doborîţi în clipa în care visul li se împlinea.

Dar nu am mai rîs multă vreme pe seama lor…

La 4 decembrie, opt *Hurricane* trecuseră tocmai de coasta franceză, cînd vreo zece *Messerschmitt*-uri *109 G* le atacară. Escadrila 184, cu squadron leader Rose în fruntea ei, se apără cu înverşunare. Împovărate de bombe şi neavînd decît două mitraliere de 7,7 mm împotriva a trei tunuri de 20 mm şi a două mitraliere de 13, *Hurricane*-le nu aveau nici o scăpare. Şase au fost doborîte, iar celelalte două se zdrobiră la aterizare, întrucît piloţii lor fuseseră grav răniţi de gloanţele nemţilor.

Şi ne-a pierit orice poftă de rîs cînd s-a luat hotărîrea ca de aci înainte *Hurricane*-le să fie escortate în razmot de către *Spitfire*.

15 decembrie 1943.

Burniţează, iar norii umezi se agaţă în trecere de creştetele copacilor.

Astăzi, cel puţin, o să ne odihnim.

Aşezat la masă, în faţa unor ouă cu slănină şi a cîtorva felii groase de pîine bine prăjită şi unse din gros cu unt, îmi luam micul

---

[1] Unitate de măsură, pentru greutăţi, de aproximativ 1/2 kg (variind după epoci, ţări şi regiuni).

dejun la popotă, pregătind în acelaşi timp un mic program pentru timpul zilei. Fără îndoială urma să ne bucurăm de o „general release”[1]. Mă bătea gîndul să fac o baie fierbinte, apoi, după dejun, Jacques şi cu mine intenţionam să mergem – dacă maşina lui se mai ţinea pe roţi – la Maidstone. După cinematograf, o cină la Star, iar după un rînd de *drinks*[2], înapoi la culcare.

— *Hullo, hullo!*

Drace! Iar blestematul ăla de megafon!

— *Operations calling. Will the following pilots of 602 squadron report to intelligence immediately!*[3]

Furios, îmi aud numele printre cele opt chemate.

Beau în fugă cafeaua, aştern în strat dublu dulceaţa de portocale pe ultima felie de pîine prăjită şi alerg.

Cînd sosesc la „Intelligence”, îmi dau seama că sînt cel din urmă. Lumea s-a şi adunat, iar după feţele posomorîte ale tuturor înţeleg prea lesne.

— Nu cumva spurcaţii ăştia de la G.G.C. or fi vrînd să zburăm pe o vreme ca asta!

Bag de seamă că sînt prezenţi opt piloţi ai escadrilei 184. Totul se clarifică. Este vorba de una din acele faimoase escortări. Încîntător!

Ofiţerul cu informaţiile ne explică misiunea pe hartă.

Cele opt *Hurricane* trebuie să atace cu proiectile rachetă *Noball*-ul nr.79, aflat la sud-est de Hesdin. Şi cum *Spit*-urile noastre ating 560, în timp ce ele doar 320, nu ar fi vorba, propriu-zis, de escortare.

Ele trebuie să treacă pe deasupra coastei franceze la ora 10,12 şi să se îndrepte direct spre obiectiv. Simultan, 4 *Spit*-uri din Secţiunile B şi A trebuie, respectiv, să patruleze asupra Hesdin-ului şi a Abbeville-ului, gata să intercepteze orice reacţie a aviaţiei de vînătoare germane.

Pe hîrtie totul are un aer nevinovat, în practică însă…

La 9,40, *Spit*-urile decolează şi se afundă în pîclă în direcţia

---

[1] Învoire generală.

[2] Băutură.

[3] Alo, alo, cheamă secţia de operaţii; piloţii escadrilei 602, ale căror nume urmează acum, trebuie să se prezinte imediat în sala de informaţii.

Dungueness.
În mijlocul Mării Mînecii, aşa cum prevăzuse staţia meteo, vizibilitatea se îmbunătăţeşte, iar plafonul se ridică la 300 de metri.
În dimineaţa aceasta Marea Mînecii se arată respingătoare. Valurile ei mici, tivite cu spumă, par murdare, verzui şi reci.
Întrucît zburăm într-adevăr la nivelul mării, trebuie să luăm seama la pescăruşi, care au urîtul obicei să se vîre cu toată viteza în radiatoare şi să se sfarme de parbriz, acoperindu-te cu sînge şi pene.
Secţiunea B ne părăseşte, îndreptîndu-se spre Point-au-Blanc, mai către nord-est. Curînd, puţin mai la dreapta, ţărmurile Treport-ului îşi înalţă vertical masa lor de cretă alburie.
Accelerăm vîrtos, iar cele patru *Spit*-uri par să lunece din creastă de val în creastă de val.
Iată estuarul rîului Somme, cu mlaştinile şi bancurile sale de nisip. Hop! Plaja se desfăşoară sub aripile mele, iar eu manevrez manşa încetişor, spre a mă da după relieful terenului, zburînd cît mai jos cu putinţă.
Urmăm cursul rîului Somme, pînă la Abbeville. La prima vedere, totul pare calm, pustiu şi amorţit, fără de antiaeriană.
Deodată se porneşte hora. De o parte şi de alta a malului posturile germane de antiaeriană uşoară deschid focul. Văzduhul se umple, pe neaşteptate de lungi dîre incandescente, iar trasoarele de 20 mm, roşii şi verzi, îţi dau neplăcuta impresie, zigzagînd, că te ţintesc direct între ochi şi că în ultima clipă deviază într-o parte sau alta.
Salbe de gloanţe luminiscente ţîşnesc din amplasamente camuflate cu grijă, se încrucişează pe deasupra capetelor noastre ori ricoşează în faţă, pe oglinda apei.
Tunurile de 37 mm intră şi ele curînd în acţiune, astfel că de pretutindeni încep să răsară vălătuci negri, veninoşi. Zadarnic executăm viraje violente printre copaci, zadarnic ne lipim de gardurile vii, căci antiaeriana se ţine scai de capul nostru. Abia ieşim din raza de acţiune a unui post, că intrăm sub focul altuia.
Virăm cu 90° la stînga; pentru a menţine formaţia paralelă, trebuie să ne încrucişăm cu toată viteza. Deodată îl văd pe Ken venind spre mine şi trag de manşă, spre a-l ocoli. Lucrul acesta

mă sileşte să părăsesc pentru o clipă protecţia solului. Peste puţin, trei proiectile explodează la cîţiva metri de mine, unul dintre ele chiar deasupra aripei mele; aud plesnetul schijelor răpăind ca grindina pe o placă de zinc.

Drept în faţa mea, între două căpiţe de fîn, zăresc saci de nisip de unde îşi iţesc capul ţevile unui afet cvadruplu de 20 mm. Jur împrejur, nedesluşite siluete cenuşii se frămîntă cu disperare.

Apăs cu degetul pe trăgaci; proiectilele mele sfîşie slabul parapet, iar gloanţele mitralierei ară pămîntul de jur împrejur. Una din căpiţe ia foc şi încă mai păstrez săpată în memorie impresia fotografică a unuia dintre servanţi prăbuşindu-se, secerat de rafală.

Tot evitînd obstacolele şi liniile de înaltă tensiune care îşi întind, la 30 metri deasupra solului, capcana lor de moarte, îl observ pe Jacques care zboară la 200 de metri în dreapta mea.

Neîndoios, astăzi este în formă. De mai multe ori l-am văzut trecînd de-a dreptul printre copaci, în loc să sară peste ei. Aşa cum îl cunosc, pesemne că se simte acum în culmea fericirii; în ce mă priveşte, aş prefera să fiu în patul meu sau, la nevoie, să execut un *fighter sweep*[1], la 20 000 picioare…

Inconvenientul razmot-ului la viteza de 550 km pe oră stă în cîmpul vizual foarte limitat. Ai exact timpul să-ţi dai seama de un obstacol sau de un obiectiv – nu dispui decît de o fracţiune de secundă pentru a evita pe unul sau a ochi pe celălalt – înainte de a le vedea trecîndu-ţi pe sub aripi…

Toate posturile A.A. germane sînt probabil în alarmă, căci şiragurile trasoarelor ţîşnesc din toate părţile. După cîteva minute te obişnuieşti… Deodată, obstacolele dispar, iar ceea ce mi se desfăşoară în faţă, la prima vedere, pare o păşune întinsă…

Un aerodrom!

Trec pe margine, iar Jacques de-a dreptul prin mijloc!

Şi-a dat probabil seama de primejdie odată cu mine. În jurul lui se ridică un adevărat zid de antiaeriană. Mă aştept să-l văd, în fiece clipă, spulberîndu-se în flăcări. Dar este mult prea ocupat, pentru a da atenţie lucrurilor pe care el le denumeşte „mici amănunte”.

Tocmai a zărit, într-un colţ, trei *Messerschmitt*-uri *109*, vîrîte

---

[1] Operaţie de curăţire îndreptată împotriva aviaţiei de vînătoare germane.

sub plasele de camuflaj. Cuprins de disperare, încearcă să le încadreze în colimatorul său. Mergînd la mare risc, reduce complet gazele şi încearcă să vireze brusc, cu aripa la rasul solului. Nu-i nimic de făcut, viteza e prea mare, iar rafala pe care o trage în disperare de cauză se risipeşte într-un zid împrejmuitor. Dimpotrivă, manevra îl aduce drept deasupra turnului de control al aerodromului, o clădire din lemn cu două caturi, cu ferestre mari şi un balcon spaniol.

Efectul celor două tunuri ale sale şi al mitralierelor asupra unui asemenea edificiu este înspăimîntător. Geamurile se fac ţăndări, iar proiectilele care străbat încăperile dintr-o parte în alta săvîrşesc înlăuntru un adevărat masacru. Zăresc siluete care ţîşnesc pe uşă şi chiar pe ferestre.

Jacques îşi ţine cu furie degetul pe trăgaci şi continuă să tragă de la distanţă mică, degajînd la timp.

Cei doi nemţi de la postul de pază de pe acoperiş, văzînd că *Spit*-urile vin de-a dreptul peste ei scuipînd foc şi flăcări, nu mai şovăie: sar, cu nepăsare, de la înălţimea celor două etaje…

Totul se petrece în fulgerarea unei clipe, ca un vis. Aud în radio glasul triumfător al lui Jacques:

— *Hullo Pierre, that shook them!*[1]

Încă zece minute nesfîrşite continuăm patrularea; apoi o pornim pe drumul de întoarcere, teferi; *Spit*-urile noastre au doar ici-colo cîteva ciupituri.

Leoarcă de sudoare, jurînd că nu vor mai pune altădată laba pe noi, aterizăm la Detling, pe o ploaie puternică şi o ceaţă groasă, să o tai cu cuţitul…

— *Home, sweet Home*…[2]

Dulcea Franţă, înţesată de nemţi, este neîndoielnic din ce în ce mai puţin primitoare.

*

20 decembrie 1943.

Supraveghez, cu coada ochiului, *Hurricane*-le care se vor năpusti la atac.

Ţinta, cu grijă camuflată în spatele fotografiei verticale, se

---

[1] Alo, Pierre, i-am cam zdruncinat.

[2] Acasă, ce bine-i acasă!

vede bine, în toate amănuntele, din acest unghi: liniile de înaltă tensiune, care se termină la transformator, apoi blocul de beton din sala de control, cu antenele ei ciudate, de unde este dirijată bomba zburătoare…

De o parte şi de alta, cu iscusinţă ascunse în subarboret, curioasele construcţii joase, în formă de skiuri, a căror raţiune de a fi desfide încă ingeniozitatea tehnicienilor şi a ofiţerilor de informaţii ai R.A.F. şi, în sfîrşit, rampa de lansare lungă de patruzeci de metri, cu vîrful spre Anglia. Pe şine, un uriaş şi sinistru cilindru, lung de aproape şase metri, cu două aripi în embrion…

Drace, lucrurile par cu adevărat foarte avansate…

De jur împrejurul *Noball*-ului, o reţea de sîrmă ghimpată, lată de douăzeci metri şi unele posturi ale A.A. uşoare – cincisprezece pe o rază de opt sute metri, potrivit interpretării ultimelor fotografii luate de *Mustang*-urile de recunoaştere – toate echipate cu afete cvadruple de 20 mm, iar pe acoperişul blocului de control, două afete simple de 37 mm.

Hurricane-le îşi încep picajul, se afundă în mitralii. Trasoarele întrupează un zid mişcător de oţel şi explozive în jurul ţintei.

Inevitabilul se săvîrşeşte. Neputincios, asist la dramă.

Flight lieutenant-ul Rough-Head este lovit de moarte în clipa în care îşi lansează salva de patru rachete. Descumpănit, *Hurricane*-ul său redresează cu o violenţă nemaivăzută şi urcă vertical, cu elicea în cruce. La capătul traiectoriei, o aripă se desprinde, avionul rămîne aninat în spaţiu, neclintit, agăţat ca de un fir, apoi se angajează în vrilă…

Ca într-un coşmar, văd *Hurricane*-ul lui W/O Pearse secerat, nu alta, de o rafală de 37 mm. Întîi se desprinde ampenajul, apoi aparatul se prăbuşeşte în pădure, măturînd copaci şi semănînd jeturi de benzină aprinsă.

Celelalte două *Hurricane* atacă simultan. Avionul sergentului Clive, atins în plin, explodează şi nu mai înseamnă decît o masă informă de flăcări, tîrînd după sine o coadă lungă de fum negru.

Ca prin minune, Busch, australianul, este mai fericit: a izbutit nu numai să-şi plaseze cele opt proiectile rachete în sala de control, dar să şi scape din barajul de A.A., în pofida unei mari spărturi ivite în fuselajul său, fără să mai punem la socoteală două

gloanţe în pulpă şi una în şale.

Sînt ca înmărmurit şi pilotez mecanic. Totul s-a petrecut în cîteva fracţiuni de secundă.

Rămaşi mai departe în afara zonei de acţiune a antiaerienei, ne încheiem turul şi mă pregătesc să iau drumul de întoarcere.

Îl aud pe Ken detaşîndu-i pe Jacques şi pe Danny să-l escorteze pe Busch care îmi strigă în radio:

— *Hullo, Beer 3 and 4, take the Hurry Boy home! Beer 2, attacking the bloody thing!*[1]

Sîngele îmi îngheaţă în vine. Ken este de-a dreptul smintit. Dacă vrea să se sinucidă, n-are decît să o facă singur…

Nu mă simt deloc în apele mele cînd Ken, după o fentă lungă prin văile învecinate, mă readuce asupra obiectivului.

— *Line abreast Go! Attack!*[2]

Ne năpustim, la trei, patru metri de sol. Înainte chiar de a ajunge pe poziţie, A.A.-ul ne încadrează.

Precizia antiaerienei germane este infernală. Cinci amplasamente mă şi iau în primire cu focurile lor încrucişate. Inima îmi bate nebuneşte şi încerc să le dereglez tirul, dînd cu cizma lovituri puternice în palonier, astfel încît să fac avionul să gliseze.

Nu-i nimic de făcut. Sînt atins în plin de trei proiectile a 20 mm, care îmi străpung aripile fără să explodeze.

Nu mai poate fi vorba să atac, ci doar să-mi apăr pielea. Antiaeriana din regiune este acum în alarmă.

Cascada de trasoare mă uluieşte şi mă face să mă ghemuiesc; instinctiv, întorc capul la dreapta şi la stînga, spre a le evita parcă. Simt că dintr-o clipă în alta voi fi lovit şi că mă voi prăbuşi fără de speranţă ca şi *Hurricane*-le.

Disperat, mă lansez în manevre nebuneşti. Risc totul şi mă lipesc de sol, în viraje puternice…

Văd prea tîrziu obstacolul – un şir de plopi pe marginea unui canal. Înclin instinctiv avionul, apăsînd cu forţă pe palonierul stîng…

Cu un zgomot înfiorător, ce răsună pînă în fuselaj, şi cu o

---

[1] Alo, Beer 3 şi 4, escortaţi pilotul Hurricane-ului şi readuceţi-l la bază! Beer 2, atacăm îndată porcăria asta.

[2] Aşezaţi-vă în formaţie paralelă! Intrăm la atac.

izbitură care aproape că-mi smulge manşa din mînă, aripa dreaptă se agaţă de vîrfurile copacilor. Doar inerţiei celor patru tone ale avionului meu lansat cu 540 km pe oră îi datorez faptul că nu mă ciocnesc de drumul de halaj, mult ridicat, al taluzului opus.

Năucit de şoc, paralizat de frică, de frica aceea cumplită care îţi chinuie măruntaiele şi îţi aduce în gură „acreala cărnii”, simt cum puterile mi se sfîrşesc… Nu reuşesc să evit decît la foarte mică distanţă o linie de înaltă tensiune, trecînd ca o furtună pe sub firele de oţel sclipitor.

Curajul mă lasă. Pierzîndu-mi capul, trag de manşă, căutînd adăpost în plafonul norilor care se rostogolesc, suri şi întunecoşi, cam la 800 metri înălţime.

Pierd protecţia solului şi, în cele cîteva secunde cît durează urcuşul, sînt lovit de patru ori – un proiectil îmi explodează în eleronul stîng, trei gloanţe se cuibăresc în profundor, iar un altul îmi străpunge o pală de elice…

Nicicînd umbra umedă şi adîncă a norilor cumulus încărcaţi de ploaie nu mi s-a părut mai ospitalieră.

Am nevoie de aproape un minut pentru a străbate stratul de nori şi deodată ţîşnesc în plină lumină, scăldat în sudoare ca după o deşteptare dintr-un coşmar. Cerul este albastru, soarele îmbăiază marea noroasă care unduieşte sub mine, în sfîrşit totul pare strălucitor şi dătător de linişte.

Încerc timid comenzile. Eleronul a sărit din balamale şi nu mai ţine decît printr-o fîşie de aluminiu. Învelişul extradosului este boţit ca o foaie de hîrtie, astfel că metalul lucitor apare printre plesniturile vopselei… flettnerul profundorului, blocat, apasă pe manşă.

Întors la Detling, execut o aterizare în trepte – două, trei bonturi uriaşe, pe care trebuie să le corectez cu manevre mari din manşă.

Ken aterizase, cu cîteva minute înaintea mea, frîngîndu-şi avionul la aterizare; blocat de un glonte, trenul său de aterizare nu mai coborîse, aşa că fusese nevoit să aterizeze pe burtă.

Mai tîrziu, stabilind „post-mortem“-ul avioanelor noastre, Ken a descoperit că un proiectil îi zdrobise, fără să facă explozie, unul

din magnetouri, perforîndu-i o pipă de eşapament.

Bătrînului meu LO-D îi trebuie o săptămînă de reparaţii. Pe deasupra, nişte avarii la comenzi, iar fuselajul – lovit de trei proiectile în dreptul însemnelor. Unul dintre proiectile ricoşase pe o butelie de oxigen.

La gîndul că s-ar fi putut ca proiectilul acela să atingă butelia în plin, mă încearcă un soi de înfiorare retrospectivă; explozia gazului aflat sub presiune m-ar fi prefăcut atunci în căldură şi lumină…

Escortări

21 decembrie 1943

Instructaj de pregătire la ora 10,30.

Timpul este minunat – pe cer nici o umbră de nor şi un frig de crapă pietrele.

Aripile *Spitfire*-lor lucesc, căci tocmai a trecut remorca de degivrare cu aer cald.

Pista este acoperită de polei.

Silit să-mi scot mănuşile, pentru a-mi fixa centurile, îmi simt mîinile îngheţate şi nu izbutesc de fel să mi le încălzesc. Deschid complet oxigenul, pentru a-mi mai reveni puţin.

În ultimele zile gheaţa de pe *runway*[1] a prilejuit o întreagă epidemie de accidente mai mult sau mai puţin grave – trenuri de aterizare frînte, ciocniri la sol etc… şi nu dispunem decît de 11 avioane.

Dumbrell, Jacques şi cu mine formăm secţiunea MAX împreună cu C.O.[2]

Trebuie să patrulăm, dimpreună cu escadrila 132, deasupra

---

[1] Pistă gudronată sau cimentată.

[2] Commanding Officer. Comandantul unităţii.

regiunii Cambrai, unde vînătorii germani s-au dovedit, în ultima vreme, deosebit de activi. Urcăm la 22 000 picioare, apoi fiindcă frigul e tăios coborîm la 17 000.

E atît de pur, atît de strălucitor cerul acesta de iarnă, că abia după douăzeci de minute de zbor ochii noştri încep a clipi.

Controlorul de zbor ne anunţă că o puternică formaţie inamică se află în împrejurimi; ne este totuşi cu neputinţă să desluşim ceva în văzduhul orbitor ce ne înconjoară.

Prudenţi, căci staţia *Graas Seed* devine tot mai stăruitoare, luăm iarăşi înălţime…

Şi, deodată, ne pomenim cu treizeci de *Focke Wulf*-uri în spinare. Înainte de a putea face vreo mişcare, bestiile deschid focul.

Un vîrtej de uriaşe motoare în stea, de aripi fine, scurte, semănînd fulgere, un vălmăşag de gloanţe trasoare ţîşnind de pretutindeni şi de cruci negre răzleţite…

Panică. Toată lumea degajează. În fulgerarea unei clipe, impecabila formaţie de luptă a celor două escadrile este frîntă, dislocată, dispersată în văzduh. Prea tîrziu!

Bunul Jonah se prăbuşeşte în flăcări, iar sergentul major scoţian Morgan intră în vrilă, cu o aripă smulsă de rafala unui Mauser.

Nici escadrila 132 nu este mai fericită. Trei dintre piloţii ei au fost doborîţi. Un al patrulea – am aflat-o mai tîrziu – a izbutit să-şi aducă aparatul, greu avariat, pînă la jumătatea drumului, deasupra Canalului Mînecii, apoi a sărit cu paraşuta şi a fost cules peste o oră.

După ce buimăceala a trecut, ne mai venim în fire.

Căpitanul Aubertin care îl comandă pe Skittles se găseşte dintr-odată izolat: numerele sale 2 şi 4 au fost doborîte, iar numărul 3 a dispărut – sărmanul Spencer a primit un proiectil de 20 mm la zece centimetri de cap, spulberîndu-i în bucăţele radioul. Pe jumătate năucit şi prăbuşit peste placa de blindaj, a tras instinctiv de manşă, a deschis gazele şi s-a trezit la 36 000 picioare, absolut singur în tot văzduhul.

Un *Focke Wulf* se strecoară în spatele căpitanului, pe care însă nu-l urmăreşte. Antrenat de viteză, neamţul îl depăşeşte şi din

vînător devine vînat. Aubertin îi vine de hac în doar cinci secunde. Din nefericire alte patru *190* îl iau în tărbacă şi nu numai că nu-şi poate vedea victima strivită, dar el însuşi nu izbuteşte să scape, decît după o urmărire agitată, de patruzeci şi cinci mile printre copaci, în jurul clopotniţelor şi deasupra uliţelor săteşti. *Spit*-ul lui este lovit în şapte locuri.

În timpul acesta, Jacques şi cu mine – în pofida obiceiurilor noastre bine statornicite – îl urmăm pe Sutherland, precum nişte cîini credincioşi şi avem plăcerea să-l vedem lichidînd un alt *190* la o depărtare de 600 yarzi. Avionul german se desface pur şi simplu în văzduh, dar pilotul ştie să se descurce: peste puţin vedem o paraşută deschizîndu-se sub noi.

Danny trimite, fără să facă multă zarvă, o rafală unui *190*, dar nu-l atinge.

În ce priveşte asprimea bătăliei, *sweep*-ul acesta este într-adevăr izbutit. Din douăzeci şi trei de *Spitfire*, şase au fost doborîte, iar opt avariate, fără să-l mai punem la socoteală pe cel al lui Williams din escadrila 132, care, rănit, a fost silit să aterizeze pe burtă, cu roţile escamotate…

7 ianuarie 1944

Astăzi, o misiune de lungă durată. Ne ducem la Reims, să aducem o puternică formaţie de *Fortăreţe Zburătoare* şi de avioane *Liberator* americane care se întorc din Germania.

Escadrila 602 trebuie să asigure acoperirea primelor trei grupuri – în total o sută optzeci de bombardiere – iar 132 pe cele trei următoare.

Decolăm la 12,10, după un dejun luat în mare grabă şi împingem pînă la 7 000 metri avioanele îngreunate cu rezervoare suplimentare de patruzeci şi cinci galloni.[1]

După treizeci minute de zbor, lăsăm Parisul în dreapta noastră; mai mult îl bănuim decît îl vedem sub cerga de pîclă şi fum.

Pe drum, baterii grele germane ne trimit cîteva salve bine ţintite, care ne înconjoară îndeaproape, dar curînd ne risipim în largul cerului…

---

[1] Unitate de măsură pentru lichide, în ţările anglo-saxone; echivalează cu: 4,55 litri în Marea Britanie şi 3,78 litri în Statele Unite ale Americii.

Ghemotoace negre ţîşnesc din toate părţile. Urcînd, cu motoarele în plin, dimpreună cu Thommerson, izbutim să ieşim din raza lor de foc şi să realcătuim, nu fără greutate, patrula.

Este ora 10,50. Nemţii par să reacţioneze; probabil că *Focke Wulf*-urile decolează de pretutindeni, căci controlul nostru de zbor începe să se agite.

În preajma noastră, deocamdată, nimic.

Curînd un roi de puncte negre, urmate de mai multe altele, apare la orizont. Sînt bombardierele noastre…

Thunderbolt-urile şi *Lightning*-urile pe care le schimbăm se întorc la baza lor, iar noi intrăm în dispozitiv, în patrule, la dreapta şi la stînga formaţiei…

Impunător spectacol este cel al unui „show“ de *Fortăreţe*:

Falanga de bombardiere, alcătuită într-o impecabilă şi strînsă formaţie de apărare – mai multe blocuri masive de cîte o sută de cvadrimotoare, la 8 000 metri înălţime, se etajează pe cele trei dimensiuni, fiecare bloc fiind înţesat cu o mie patru sute patruzeci mitraliere grele de 13 mm – se înşiră pe vreo treizeci de kilometri…

De fiecare parte, escorta *Spitfire*-lor se eşalonează cît vezi cu ochii. Acoperirea la mare înălţime, asigurată de *Spit*-urile VII şi IX A, nu-şi dezvăluie prezenţa decît prin fine şi albe dîre de condensare.

Astăzi vizibilitatea este grozav de bună. Cerul, de un indigo închis, se luminează către orizont, trecînd de la culoarea smaraldului la un alb lăptos şi se contopeşte, la patru sute de kilometri depărtare, cu bancurile de ceaţă ale Mării Nordului…

Jos, Franţa se întinde ca un covor fermecat – molcomele meandre ale Senei şi ale afluenţilor ei, petele întunecate ale pădurilor desenînd ciudate forme geometrice, multicolora tablă de şah a cîmpurilor şi păşunilor, satele minuscule, ca de copii, oraşele care mînjesc limpezimea translucidă a văzduhului cu o pată de fum aninată de straturile călduţe ale atmosferei…

Deşi soarele dogorăşte prin carlingile transparente, simt cum se formează gheaţă în tubul de oxigen şi cum gazele de eşapament se condensează în mii de cristale microscopice,

desenînd pe cer urma *Spit*-ului meu.

Am dat uitării totul – oboseala, durerea de mijloc, cea din şale, frigul care îmi zgîrceşte degetele de la picioare prin învelişul cizmelor, al lînei şi mătăsii…

Ici colo, în formaţia *Fortăreţelor* se iscă goluri. De aproape desluşim aparate cu unul, cîteodată cu două motoare oprite, cu elice în „drapel”. Altele au ampenajele sfîrtecate, găuri ce se cască în fuselaj, aripi înnegrite de foc ori lucitoare din pricina uleiului negru prelins din motoarele lovite…

În spatele formaţiei îi vedem pe cei rămaşi în urmă care se îndreaptă spre coastă, spre limanul salvator al unuia dintre aerodromuri, dar care nu mai zboară decît datorită unui sublim efort de voinţă. Ţi-e uşor a-ţi închipui cît sînge şiroieşte în carlingă, peste grămada de tuburi trase… îl vezi parcă pe pilot ocrotindu-şi motoarele care nu au fost încă atinse şi urmărind, cu privire îngrijorată, lunga dîră albă de benzină ce se scurge din rezervoarele ciuruite.

Astăzi Ken ne trimite, pe mine şi pe Carpentier, să escortăm un *Liberator* care doar printr-o minune se mai ţine în văzduh.

Motorul său nr.3 este smuls cu totul din batiu şi atîrnă, masă de fiare moarte, pe bordul său de atac. Motorul nr.1 a luat foc, flăcările îi mistuie încet lonjeronul, iar fumul ţîşneşte din plăcile de aluminium ale extradosului, ondulate de căldură. Supravieţuitorii aruncă peste bord, prin spărturile fuselajului, tot echipamentul de prisos – mitraliere, benzi de muniţii, radio, plăci de blindaj… – spre a uşura aparatul care pierde încet din înălţime.

Şi pentru ca nenorocirea să fie deplină, explodează şi una dintre conductele hidraulice, eliberînd astfel o roată a trenului de aterizare, iar aceasta, spînzurînd, sporeşte şi mai mult rezistenţa la înaintare.

La 1 800 turaţii pe minut şi cu un avans redus la admisie, la 320 kilometri pe oră, sîntem nevoiţi, pentru a ne putea menţine la înălţimea lui, să zburăm în zigzag.

Mai mult de două ore s-au scurs de cînd stăm ghemuiţi în carlingile noastre neconfortabile şi încă ne mai aflăm deasupra Franţei, la douăzeci de kilometri în spatele formaţiei principale.

Vreo zece *Focke Wulf*-uri încep să ne dea tîrcoale, ţinîndu-se

la o distanţă respectuoasă, de parcă ar bănui o capcană…

Neliniştiţi, Carp şi cu mine ne străduim să-i urmărim cu privirea. Deodată, atacă, doi cîte doi.

Cu puţina benzină pe care o mai avem nu putem decît să facem faţă fiecărei treceri printr-un 180° executat cu multă bruscheţe, să tragem o rafală scurtă în direcţia aproximativă a neamţului şi să ne reluăm îndată poziţia printr-un alt fulgerător 180°.

Manevra aceasta are loc de vreo zece ori, dar reuşim să ţinem la distanţă *Focke Wulf*-urile care sfîrşesc prin a se plictisi – cel puţin aşa ne place nouă să credem… Deasupra portului Dieppe, vînătorii germani cedează locul antiaerienei. Zburăm aproximativ la 3 000 metri.

Antiaeriana germană deschide focul cu o furie nemaipomenită. Într-o frîntură de secundă apare o adevărată piramidă de vălătuci negri, zăbreliţi de fulgere.

Puternic zguduiţi de cîteva fuzante bine ţintite, ne despărţim. Carp şi cu mine luăm înălţime, repede, atît cît ne îngăduie slaba noastră rezervă de benzină…

Incapabil să execute o manevră puternică, sărmanul *Liberator* este curînd încadrat. Totuşi, cînd după cîteva clipe îngrijorătoare îl credem scăpat din primejdie, se produce o explozie şi, rupt în două, uriaşul cvadrimotor se face dintr-odată nevăzut într-o mare de flăcări.

Doar trei paraşute se mai deschid… Sicriul de aluminiu incandescent se prăbuşeşte la cîteva sute de metri de ţărm, luînd cu sine, în jerba de spumă, pe ceilalţi opt membri ai echipajului…

Aterizăm la Lymphe; ne încearcă o tristeţe. Iar rezervoarele sînt goale.

Din fericire, adesea aveam noroc mai mult şi izbuteam să readucem pe cei ce-i ocroteam pînă la aerodromul nostru din Detling, unde sosirea lor stîrnea totdeauna mare agitaţie – ambulanţe, pompieri, destui gură-cască. Cîtă satisfacţie să poţi citi în ochii acelor sărmani băieţi de ispravă, atît de istoviţi, o recunoştinţă nemăsurată!…

Ades, reconfortarea morală a unei perechi de *Spit*-uri le dădea curajul să reziste pînă la capăt, să ţină piept ispitei de a sări cu paraşuta şi de a merge să aştepte sfîrşitul războiului într-un

oarecare „Oflag“…

Plecăm spre Orcade

17 ianuarie 1944

Astăzi plecăm spre insulele Orcade.

Ceaţă, să o tai cu cuţitul, astfel că avioanele *Harrow* nu vor putea veni să ne ia.

Alea jacta est – vom pleca cu trenul. Încîntătoare treabă, să-ţi petreci aproape patruzeci şi opt de ore într-o călătorie mai mult sau mai puţin confortabilă.

Îngrămădim bagajele în camioane şi ne ducem să prînzim la „Star”, la Maidstone, unde ne întîlnim cu Jimmy Rankin şi cu Yule. Cîteva ultime rînduri de bere, făgăduieli…

Ca de obicei, sînt împovărat de multe bagaje: mandolină, vestă de blană etc… – din fericire Jacques este cu mine, mă ajută.

Trecînd prin Londra dăm o fugă toată ceata – douăzeci şi patru de piloţi – pînă la „Chez Moi”, un club foarte elegant şi „exclusiv”, în Soho.

Peste o jumătate de oră, patronul, ducînd grija oglinzilor şi a aurăriilor sale şi văzînd neliniştea clientelei gătită cu rochii de seară şi smockinguri, ne roagă să plecăm. Dar cîteva argumente bine găsite, ca trecerea minunatei sale garoafe albe la butonierea lui Ken şi ameninţarea că-i vom scoate pantalonii în public, se dovedesc îndestulătoare pentru a-l domoli.

De la şase la nouă şi jumătate (aveam tren la 10,20) bem vîrtos – whisky, bere, whisky… La nouă şi jumătate sîntem beţi şi cîntăm refrene de escadrilă.

Cîntecul *I belong to Glasgow* urmează altora: *Pistol packing Mamma* şi *Gentille alouette*; încetul cu încetul o luăm razna cu o colecţie de cîntece mai puţin cuminţi. Consumatorii încep să se simtă stînjeniţi, să roşească, ba chiar să dispară uşurel, uşurel…

Robson se urcă pe masă, răstoarnă cîteva sticle şi ne pornim

să scandăm în cor strigătul de război al escadrilei 602:

— *Is it one two, two?* (Este unu, doi, doi?)

— *No*. (Nu)

— *Is it one, two, three, four, five, six?* (Este unu, doi, trei, patru, cinci, şase?

— *Siiiiiiiiixx!* (Şaaase!)

— *Oh?*

— *Oooooooh!*

— *One two?* (Unu, doi?)

— *Twooo!* (Doooi!)

— *One, two, three, four, five!* (Unu, doi, trei, patru, cinci!)

— *Six, Hoooo! Twooooooo!!!*… (Şase, ooo, doooi!!)

Căpitanul ne ia cu binişorul şi ne reaminteşte că trebuie să urcăm într-un tren… Din fericire, dealtfel, căci în clipa în care ne ridicăm, proprietarul localului apare ca o furtună, escortat de doi poliţişti orăşeneşti şi de vreo jumătate duzină de ostaşi din poliţia militară…

După cîteva minute de explicaţii învălmăşite, sfîrşim prin a ne descotorosi de ei şi ne îngrămădim în metrou, violînd culoarele cu sens unic.

Un civil îşi permite să facă o reflecţie deplasată privind „aceşti buni de nimic ai R.A.F.-ului“. Robson şi Bob Courly îi vîră umbrela în scara rulantă, care se blochează cu un zgomot asurzitor. La staţia Picadilly Circus, luăm cu asalt un compartiment de metrou, sub privirile năucite ale călătorilor, şi sfîrşim prin a ajunge la King’s Cross.

Ne stivuim bagajele pe cărucioarele electrice; Carpentier se instalează la comenzi şi porneşte într-o cavalcadă epică de-a lungul peroanelor înţesate de călători, mînuind cu putere clopoţelul de alarmă.

Zarva e atît de mare, încît şeful gării vine în persoană, însoţit de un grup impunător din „Military Police”. Rău a făcut, căci peste cîteva minute cascheta lui cu fireturi aurii se află în valiza lui Tommy. Cascheta aceasta figurează astăzi printre trofeele escadrilei, între o cască albastră, curcubitacee, a unui poliţist londonez, o beretă de general canadian şi un chipiu de colonel din „Panzer Grenadier”, adusă de la Dieppe de către Bill Loud.

Peroanele sînt într-adevăr negre de omenire şi, anevoie te poţi

recunoaşte în bezna camuflajului.

Izbutim totuşi să ne găsim vagonul special, la portiera căruia stau de strajă un ostaş din poliţia militară şi un controlor.

Sîntem într-un salon, împărţit în două compartimente ce comunică între ele. O parte este ocupată de escadrila 129 din Hornchuch, care de asemenea pleacă în refacere. Ne împrietenim repede. Gălăgia este infernală. Cîntăm. Sticle zboară în toate părţile…

Apoi organizăm, către orele două din noapte, o mică partidă de rugby, care moare curînd, din lipsă de combatanţi.

La ora trei toată lumea doarme, claie peste grămadă, care pe banchete, care pe mese ori pe covorul de trecere, iar unii chiar în plasele pentru bagaje…

18 ianuarie 1944

Cam jalnic arată escadrila care debarcă la Aberdeen, către orele cinci dimineaţa…

Ciufuliţi, bărboşi, mînjiţi de funingine, cu gura încleiată, trebuie mai întîi să ne descărcăm bagajele şi să le transportăm în camioanele şi autocarele ce ne vor duce la Peterhead.

Sîntem îmbarcaţi în două uriaşe avioane de transport *Harrow* şi ne vîrîm lucrurile în fuselaje. Observ că fiecare se aşază discret pe sacul său de paraşută. Un neghiob începe să repete păţania unui *Harrow* doborît de un *Junkers 88* în timpul unei curse asemănătoare, cu cîteva săptămîni în urmă.

La decolare toată lumea strînge din dinţi, iar cînd avionul se smulge de la sol, oftăm a uşurare şi ne pornim pe glume. Nu pentru multă vreme! Văzduhul este agitat, iar avionul începe să valseze, să intre în tangaj, să cadă în „golurile de aer”…

Zîmbetele devin galbene, se molcomesc şi curînd cedează locul unei expresii generale de melancolie tulbure. Starea aceasta patologică oglindeşte situaţia stomacurilor noastre, care nu şi-au revenit încă după corozivul amestec de bere şi whisky…

Toţi piloţii stau cu capul între mîini, cu coatele pe genunchi şi nici unuia nu-i trece prin gînd să-şi exprime admiraţia faţă de minunatul peisaj acoperit de zăpadă care se desfăşoară pe sub aripile avionului.

La capătul călătoriei, după aterizare, ieşim din avion

împleticindu-ne, cu gîtlejul uscat şi dormind în picioare. Îl trimitem la toţi dracii pe comandantul bazei (Wing Commander R.A.B.), care se străduieşte să ne ţină un fermecător discurs de bun venit şi pe care trebuie să-l ascultăm în poziţie de drepţi, sub şfichiul de gheaţă al vîntului.

Iarna, Skeabrae este o sucursală a Polului Nord. Dumnezeu ştie ce maniac de la Cartierul General al R.A.F.-ului a avut într-o bună zi ideea să instaleze o bază de vînătoare în insulele acestea pierdute…

S-au scurs abia cîteva ore din zi; cînd şi cînd, cîte o rază de soare spintecă norii alburii, alungă ceaţa arctică şi dezvăluie vederii un peisaj trist, alcătuit din stînci golaşe ce-şi iţesc capetele din zăpada deasă.

La cîţiva kilometri de noi, împresurată de salba unor insuliţe asemănătoare cu a noastră, marea bază navală Scapa Flow adăposteşte în spatele barajelor ei de mine şi a plaselor antisubmarine Home Fleet-ul[1].

Menirea escadrilei 602 este să zădărnicească orice tentativă de bombardare ori de recunoaştere aeriană din partea Luftwaffe-i.

Ne găsim avioanele adăpostite (împotriva tornadelor îngheţate) în hangarele bazei, răzleţite în cele patru colţuri ale aerodromului.

Şapte sau opt *Spitfire V clipped*, *clapped*, *cropped* şi mai cu seamă patru minunate *Spitfire VIII* stratosferice alcătuiesc dotarea noastră.

Aceste *Spitfire VIII* sînt nişte aparate speciale, ale căror aripi au fost alungite şi care, mulţumită motoarelor lor Rolls Royce 67, cu compresoare duble şi cabine semietanşe, pot urca pînă la aproape 15 000 de metri. Doar vreo douăsprezece avioane de acest tip au fost construite şi distribuite în cele patru puncte strategice ale Marii Britanii.

Mecanicii noştri se îndrăgostesc repede de ele şi le curăţă cu pasiune. Scoatem cele două mitraliere de aripă, păstrînd drept armament doar o pereche de tunuri de 20 mm, spre a le uşura.

Cînd şi cînd germanii trimit, riscînd, cîte un *Junkers 88* în razmot, spre a încerca să observe mişcările flotei, iar cu puţin în

---

[1] Cea mai însemnată parte a flotei britanice.

urmă un avion de un tip necunoscut a reuşit să ia fotografii cu Scapa, la 14 000 metri înălţime. De aceea şi menţinem în alarmă imediată o pereche de *Spit*-uri *V* şi două avioane stratosferice.

O săptămînă foarte monotonă îşi deapănă zilele. Un *Junkers 88* mult prea îndrăzneţ, se lasă doborît prosteşte de către o baterie de tunuri Bofors, sub nasul lui Carpentier şi al lui Ken Charney care se înapoiază furioşi.

Colac peste pupăză, Secţiunea B este detaşată în insulele Shetland, aflate la 100 kilometri nord de Orcade. Ia cu ea mecanici şi patru *Spit V*. Îi plîngem cu ipocrizie – atît pe ei cît şi pe noi…

Jacques şi cu mine inaugurăm „turneul ouălor". Folosind micul biplan *Tiger Moth* al bazei, facem de două ori pe săptămînă un raid în arhipelag, aterizînd pe lîngă ferme şi furînd toate ouăle.

După două săptămîni de ouă la gustarea de dimineaţă, la dejun, la ceai şi la cină, toată lumea este sătulă de ele pînă în gît. Ken chiar pretinde că i-ar creşte pene pe spinare.

Ninge, bate vîntul, ninge iar… Ca să nu fie mereu la fel. Ne petrecem ziua prăjindu-ne alternativ pîntecele şi spatele la faimoasele sobiţe ale R.A.F.-ului. Sărmanii noştri mecanici au mult de furcă cu motoarele care îngheaţă, astfel că cea mai mare parte din timp şi-o cheltuiesc degivrînd aripile celor patru aparate aflate în alarmă.

Luptă în stratosferă

21 februarie 1944

„Urmările neprevăzute ale unei partide de şah": cam aşa cred că ar intitula contesa de Ségur[1] cele întîmplate în această zi.

Jan Blair şi Kelly se află în alarmă între 10,30 şi 14. Timpul se

[1] Scriitoare franceză (1799-1874), autoare de lucrări pentru tineret.

vesteşte minunat, deşi s-a lăsat un ger de crapă pietrele.

Neavînd altă treabă, Jacques şi cu mine jucăm şah…

La prînz toată lumea se duce la masă, dar noi sîntem hotărîţi să isprăvim partida începută.

Kelly îi priveşte cu invidie pe ceilalţi cum pleacă – frigul ăsta îţi face poftă de mîncare şi, ca de obicei, foamea îl înnebuneşte.

Pînă în cele din urmă ni se face milă şi le oferim să le luăm locul. Ei acceptă bucuroşi, căci trebuie să mărturisim: aceste alarme la mare înălţime sînt destul de plicticoase.

Ceilalţi pleacă. Noi îmbrăcăm vesta de salvare, apoi ne instalăm paraşutele şi căştile în cele două *Spitfire VIII* „strato“. Jacques, care nu a pilotat încă asemenea avion, întreabă ce aduce nou ampenajul ascuţit. Cedez, după ce îl blagoslovesc cu cîteva vorbuliţe, apoi ne reluăm partida.

Ora 12,22. „Şah la damă“, îmi spune Jacques.

Dama mea se află la mare strîmtoare, dar în clipa în care el întinde mîna să o ia, se aude şuierul sirenei de alarmă.

În marea agitaţie de pregătire pentru luptă, care se iscă atunci, dama, pionii, cavalerii, totul se rostogoleşte pe jos. Mecanicii se îmbulzesc pe culoar, în tropot de ghete cu ţinte. Ies pe uşă, răcnind: „*Scramble, scramble*”.[1]

Jacques sare pe fereastră.

În mai puţin de cincizeci de secunde m-am şi instalat – legat în centuri, cu oxigenul reglat, cu motorul pornit, în timp ce mecanicii zăvorăsc, deasupra mea, cupola cabinei.

Trei rachete albe pleacă din turnul de control, pentru a ne da de ştire că pista e liberă. Suprafaţa aerodromului este într-atît de îngheţată, încît putem să ne tăiem fără teamă drum prin iarbă, pentru a ajunge pe pistă.

La 12,23’ 35” fix decolăm cu motoarele în plin, iar controlorul de zbor ne şi transmite prin radio primele instrucţiuni:

— *Hullo Dalmat Red one, Pandor calling, bandit approaching B for Baker at angels for Zebra, climb flat Out on vector zero, nine, five… Out!*[2]

---

[1] Decolare de alarmă!

[2] Alo, Dalmat roşu 1, te cheamă Pandor, se apropie de B de la Baker un bombardier inamic, la înălţimea Z de la zebră. Ia altitudine cu motoarele în plin,

Scotocesc în cizmă, ca să dau de tabela de coduri ce a alunecat printre hărţi. Mă enervez, iar cînd o găsesc, trebuie să-l rog pe Pandor să repete cele spuse.

Ei, da, un neamţ se apropie de Scapa Flow, la înălţimea Z – consult harta – Drace! Z înseamnă 40 000 picioare, adică mai mult de 13 000 metri înălţime.

Îmi iau direcţie de zbor, urcînd într-una, cu gazele în plin.

Văd *Spit*-ul lui Jacques legănîndu-se la cîţiva metri doar şi-i ghicesc ochii aţintiţi asupra mea, zîmbitori pe după ochelarii de soare.

E o zi minunată de iarnă – pe cer nici măcar umbra unui nor – iar soarele arctic ne străpunge dureros retina.

Îmi pun în funcţiune încălzirea şi reglez, în cabina mea etanşă, presiunea.

— *Hullo Dalmat Red one, Pandor calling, bandit now over B for Baker. Hurry up*.[1]

— *Hullo Pandor, Dalmat answering, am climbing flat-out on vector 095 am angels R for Robert*.[2]

Oare ce îşi închipuie controlorul ăsta că sîntem? Rachete? Iată-ne în cinci minute la 7 000 metri: nu-i chiar atît de rău.

Între timp, cuget cam aşa: neamţul ăsta trebuie să fie vreun aparat de recunoaştere. Pe o vreme ca asta poate lua, desigur, fotografii perfecte. A.A.-ul din Scapa Flow se vede în situaţia de a nu trage din pricina noastră, fireşte, iar marina probabil că tună şi fulgeră. Trebuie, cu orice preţ, să interceptăm avionul ăsta. De nu punem laba pe el, o vor pune-o amiralii pe noi, la întoarcere…

Trecem de Scapa şi continuăm cu capul 095.

Neîndoios ăsta-i animalul nostru. Arunc o privire în urmă şi văd dîra albă ce descrie un cerc larg deasupra bazei navale, la aproape 3 000 metri mai sus de noi.

Mă întreb ce tip de aparat poate fi – unul din noile *Junkers 286?* Oricum, pare că nu se sinchiseşte de nimic şi că-şi face

---

cu cap compas zero, nouă, cinci. Terminat!

[1] Alo, Dalmat roşu 1, te cheamă Pandor, avionul duşman este acum deasupra lui B. Grăbeşte-te!

[2] Alo, Pandor, răspunde Dalmat roşu 1. Urc cu toată viteza; cap compas 095 – am şi ajuns la înălţimea R de la Robert!

liniştit fotografiile…

— *Hullo Pierre, Red two here, smoke trail at six o’clock above!* [1]

Iată-ne acum la 10 000 metri, între neamţ şi Norvegia.

Dacă mai putem urca 2 000 metri, fără să fim văzuţi, îi tăiem retragerea.

Deschid complet gazele, urmat îndeaproape de Jacques al cărui *Spit* este superior *Spit*-ului meu. Neamţul, tot calm, fiindcă se socoate de neatins la asemenea înălţime, îşi începe cel de al doilea tur. Antiaeriana grea a flotei intervine, dar vălătucii negri de fum se învîrtejesc cu mult sub dîra albă…

13 000 metri! Frigul este într-adevăr cumplit; deschid complet oxigenul. Mulţumită cabinei etanşe, cîrceii ce mă încearcă nu sînt prea dureroşi.

Condensarea gazelor de eşapament scuipate de motoarele noastre lasă de acum înainte o dîră albă, groasă şi stăruitoare, care se alungeşte şi înfloreşte în spatele avioanelor noastre, asemenea siajului unei nave.

Soarele este în spate.

Neamţul se îndreaptă acum spre noi – fie că ne-a zărit şi încearcă să ne depăşească înainte de a fi în măsură să-l interceptăm, fie că pur şi simplu şi-a încheiat misiunea.

Motoarele noastre speciale merg minunat, iar aripile prelungi ne poartă, fără prea multe vibraţii, prin văzduhul rarefiat.

Jacques s-a aliniat la 800 metri lateral de mine şi am cîştigat aproape 600 metri, ceea ce ne face să ajungem cam la 300 metri peste altitudinea vînatului nostru, care se află la 3 kilometri de noi şi se apropie cu repeziciune.

Neîndoios, neamţul ăsta trebuie să fie orb.

— *Tallyoo Jacques, ready to attack?* [2]

— *O.K.* [3]

Ne-a văzut, dar prea tîrziu; îl luăm în tărbacă. Mare ne este uimirea, căci avem de-a face cu un *Messerschmitt 109 G*, prevăzut cu două mari rezervoare suplimentare pe sub aripi.

---

[1] Alo, Pierre, te cheamă Roşu 2. Dîră de condensare la ora 6 deasupra!

[2] Şo pe el, Jacques! Gata de atac?

[3] În ordine.

Sclipitor ca un bănuţ nou, este camuflat cu vopsea de un cenuşiu deschis deasupra şi de un albastru pal dedesubt. Nu are nici un însemn care să-i indice naţionalitatea.

Întîi o ia spre stînga. Dar Jacques are grijă şi virează spre el. Neamţul execută un viraj răsturnat, mă zăreşte şi, deodată, printr-o mişcare continuă, foarte graţioasă, se înclină puţin mai tare şi trece uşurel pe spate, picînd pe verticală, în nădejdea că ne va lăsa în urmă.

Fără să mai stăm pe gînduri, ne luăm după el.

Neamţul pică de-a dreptul spre marea sură, a cărei faţă netedă pare încremenită.

Neamţul se află la 800 metri în faţa noastră, cu rezervoarele încă prinse de aripi.

Viteza creşte vertiginos. La asemenea înălţimi trebuie să fii prudent, căci poţi atinge foarte repede viteza sunetului şi atunci, păzea! Rişti să te trezeşti agăţat de paraşută, în ismene, în mai puţin timp decît îţi trebuie pentru a scrie lucrul acesta.

Neamţul se foloseşte din plin de dispozitivul său de forţare GM-1 şi continuă să-şi menţină avansul.

La 8 000 metri, vitezometrul meu indică 850 kilometri pe oră, adică o viteză reală de 1 200!

Apăs manşa cu amîndouă mîinile şi mă las cu toată greutatea pe comenzi, spre a menţine avionul pe o traiectorie rectilinie. Cea mai mică deviere ar face ca aripile să sară de la locul lor. Simt că *Spit*-ul meu deviază totuşi şi văd cum pe aripi vopseaua începe să plesnească, în timp ce motorul se ambalează. Comenzile sînt blocate…

Coborîm într-una.

15 000 picioare. Jacques mă depăşeşte…

10 000: Jacques are 200 metri avans asupra mea şi se află la 600 metri de neamţ. Deschide focul – doar o rafală scurtă…

Messerschmitt-ul *109* se sfîşie dintr-odată de parcă ar fi o hîrtie de mătase – şi explodează ca o grenadă. O aripă zboară într-o parte, motorul şi jumătate din fuselaj continuă să cadă ca o torpilă, în timp ce ampenajele şi alte bucăţele se zburătăcesc în toate părţile. Unul din rezervoare coboară în spirală, lăsînd în urmă o dîră de vapori de benzină aprinsă…

8 000 picioare. Trebuie să redresez.

Trag de profundor încet, dar cu hotărîre. În aerul acum mai dens, comenzile îşi revin şi văd cum orizontul începe să alerge pe sub botul avionului – dar, ia te uită, marea a şi apărut!

Ea nu mai arată ca blocul acela solid pe care îl vedeam de la 40 000 picioare – acum este o masă unduitoare, verzuie, cu creste de spumă, care pare să se năpustească spre avionul meu.

Trag de manşă – nu-i nimic de făcut şi simt că nu voi putea redresa la timp.

Atunci merg la mare risc: dau un tur de manivelă compensatorului de la profundor.

Un văl sîngeriu îmi acoperă pe dată ochii şi parcă simt cum mi se frîng oasele, coloana vertebrală… O sfîşiere în măruntaie, obrajii se trag în orbite, am senzaţia că nişte degete îmi smulg nervii optici…

Văd negru. Avionul pîrîie!…

Cînd deschid iar ochii, vertiginosul elan m-a ridicat la 4 000 metri. Din nări mi se prelinge pe mănuşi ceva cald – sînge. Ameţesc. Aud nedesluşit în căşti glasul controlorului de zbor, dar forţa centrifugă a dereglat lămpile radioului şi nu-i pot distinge spusele…

Sînt singur în tot văzduhul. Pe Jacques nu-l mai văd nicăieri. Iar jos, o pată mare, irizată, de benzină şi ulei, un văl de fum pe care vîntul îl ia cu sine marchează mormîntul *Messerschmitt*-ului.

Iau direcţia de zbor spre insulele ce se zăresc la orizont şi curînd desluşesc barajul cel mare de la Scapa Flow răzleţindu-şi baloanele strălucitoare, asemenea unui şirag de perle.

Mă încearcă amarnice greţuri şi dacă mai zbor o fac doar mulţumită instinctului. Gîndul primirii ce ni se va face la aterizare îmi mai dă totuşi puţină viaţă. Cînd tocmai vreau să aterizez, mi se pare că aud în radio glasul lui Jacques. Slavă cerului, totul e în ordine.

Aterizez pe la celălalt capăt al pistei şi merg, aproape fără să-mi dau seama, pînă la *dispersal*; nu mai am nici măcar puterea să-i ajut pe mecanici să-mi deszăvorească în sfîrşit cabina…

Sutherland, pus la curent de controlor, se afla acolo împreună cu ofiţerul cu informaţiile. Ei îmi dau imediat de ştire că Jacques este viu şi nevătămat şi că a aterizat pe burtă într-un cîmp al insulei Stromsay, cu aparatul avariat din pricina sfărîmăturilor

avionului german.

Aşadar totul merge bine şi sărbătorim copios victoria la popotă.

A doua zi ziarele londoneze povestesc pe larg toată istoria. S-ar zice că am salvat întreaga flotă britanică. Primim telegrame de felicitare – de la Mareşalul aerului, comandantul diviziei a 12-a aeriană, de la amiralul Ramsay, comandantul şef al Marinei regale etc.

Jacques este adus din insula aceea cu o şalupă cu motor; deşi îngheţat, bocnă, e nebun de fericire.

Aterizări agitate

7 martie 1944

Ce zi pentru întreaga escadrilă!

La 6,30, în zori, Oliver şi Danny Morgan pleacă o dată cu zorile, în patrulare deasupra bazei navale.

La 6,40, Oliver, reuşeşte, cu presiune zero la ulei, să ajungă la aerodrom şi să aterizeze fără multă zarvă. Schimbă imediat avionul şi decolează din nou.

La 7,25 OPS [1] telefonează cuprinsă de panică, anunţînd că Oli a aterizat forţat pe foarte mica insulă Chimpanzey.

Ca de obicei, eu cad victimă; sînt desemnat să-l aduc înapoi. Iau cu mine în avioneta *Tiger Moth* un armurier şi izbutesc să aterizez fără necazuri în singurul cîmp cu putinţă, unde zăpada şi noroiul erau groase de douăzeci centimetri, iar vîntul bătea dintr-o latură. Oli se aşezase acolo, cu trenul de aterizare nescos.

Îl iau pe Oli, în timp ce armurierul rămîne să descarce tunurile şi mitralierele şi să demonteze echipamentul special.

✶

La 19,45 Jacques şi cu mine decolăm pentru patrularea de

[1] Abreviere pentru „Operaţii” (secţia de).

noapte. Cerul e golit de nori, luna se află la primul ei pătrar, dar la rasul solului dăinuie o ceaţă foarte densă.

Vreme de un sfert de ceas, la două mii metri, ne învîrtim în jurul bazei Flotei principale, împresuraţi de un baraj de baloane.

— *Look, out! Dalmat Red One, bandit approaching H for Harry from East, thirty miles out, angels O for Orange*.[1]

— *Roger Novar, Red one out!*...[2]

Aşadar, iarăşi ne vom juca de-a v-aţi ascunselea. Stingem luminile noastre de poziţie.

Nu-mi pot da seama care anume este avionul lui Jacques; doar după licărul de la eşapamente.

Ajutîndu-mă de harta zilei, descifrez mesajul, la lumina slabă a unui bec roşu fixat într-o parte a cabinei.

După informaţiile ce mi s-au transmis, neamţul este pe punctul de a se apropia de postul radar din Fair-Isle, la mai puţin de o mie picioare altitudine.

— *Hullo Dalmat Red One, steer zero, six, zero – open up if you can, bandit very fast*.[3]

Acţionăm din plin asupra manetei de gaze şi, odată trecuţi de munţii litoralului, coborîm la nivelul mării. Într-adevăr, cînd vizibilitatea este proastă, mai uşor desluşeşti un avion de jos în sus decît de sus în jos – mai cu seamă deasupra apei...

În seara aceasta controlorul de zbor nu prea pare să fie în apele lui şi, după ce ne-a făcut să urmăm vreo duzină şi mai bine de capuri compas contradictorii printre insuliţe, în urmărirea unui vag *Junkers 88*, ne ordonă să venim acasă.

Este ora 20,30.

Vizibilitatea e tot mai proastă, iar Jacques se vede silit să vină în formaţie strînsă, spre a nu mă pierde din vedere.

Mă concentrez asupra instrumentelor de bord, iar la intervale regulate chem staţia mea de radio, spre a goniometra poziţia în care mă aflu.

---

[1] Atenţie, Dalmat Roşu unu, un avion inamic se apropie de H spre est, 30 mile pe mare, înălţime 0 de la Orange.

[2] Mulţumesc Novar, am înţeles, execut. Terminat.

[3] Alo, Dalmat Roşu unu, urmaţi cap compas zero, şase, zero; zburaţi mai repede dacă se poate, inamic foarte rapid!

Sfîrşim prin a ne regăsi deasupra bazei, pe care mai mult o ghicim decît o vedem, datorită pîlpîitoarelor luminiţe roşii ale balizajului.

— *Hullo Control, Dalmat Red One calling, over base, about to pancake*.[1]

Drept răspuns, şeful pistei aprinde rampele de aterizare, ale căror lumini, cu grijă camuflate, clipesc în ceaţă – nu prea limpede, dar reconfortant.

Pîcla se îngroaşă, dar cîtă vreme voi vedea luminile acestea, nu mă voi pierde… Gîndul mă înveseleşte, astfel că mă hotărăsc să adaug un sfert de oră la totalul zborului meu de noapte şi îl las pe Jacques să aterizeze primul.

Cam la zece minute după aceea încep să iau panta de aterizare şi deschid cupola cabinei în care năvăleşte o ceaţă umedă, cu iz de saramură.

Execut ultimul meu viraj de 90°, viraj care mă aduce pe direcţia de aterizare, şi apăs pe maneta de scoatere a trenului. Reduc gazele şi, pe loc, îmi răsună în ureche, strident, soneria de bord. Instinctiv, fără să pierd din ochi pista care se apropie, verific pe bîjbîite poziţia manetei şi o împing cu putere înainte. Mica rezistenţă pe care mi-o opune îmi dezvăluie pe dată situaţia – a sărit probabil comanda transmisiei pneumatice, iar roţile nu sînt zăvorîte.

Soiul acesta destul de rar de accident este neplăcut ziua. Noaptea însă el capătă proporţii mult mai grave.

Imediat îl pun pe controlorul de zbor la curent cu situaţia şi, împingînd complet maneta de gaze, iau din nou înălţime, ceea ce îmi va îngădui să scot roţile, executînd o manevră violentă.

La sol se iscă panică. Sînt preveniţi, prin difuzor, comandantul meu, comandantul bazei, ambulanţa, doctorul, pompierii etc…

Eforturile mele se dovedesc zadarnice; drept ultim mijloc, folosesc butelia de oxid de carbon sub presiune, dar fără rezultat.

Hotărît lucru, în seara asta nu am noroc.

O privire aruncată asupra temperaturii îmi arată că termometrul radiatorului urcă într-un chip alarmant; apoi, presiunea uleiului care începe să coboare vertiginos: 110, 115

---

[1] Alo, controlul, Dalmat roşu unu te cheamă. Mă aflu deasupra bazei, gata de aterizare!

grade – 80 livre, 70 livre, 60 livre…

Drace!

Într-adevăr, în *Spit*-urile de tip V nu există decît un radiator, montat asimetric sub aripa dreaptă, iar jamba oleopneumatică a trenului de aterizare pe jumătate scos îi astupă priza de aer.

120 de grade Fahrenheit – limita maximă a temperaturii; sînt nevoit să iau grabnic o hotărîre.

— *Hullo Belltop Control, Dalmat Red One calling, will you put the floodlight on the patch of grass in front of the watch office – out*.[1]

— *Roger Red One!*[2]

Nevoit să mă resemnez la o aterizare fără roţi, înainte ca motorul să explodeze, îmi dau seama că nu pot să o fac pe pista de ciment, căci cu scînteile şi cu încălzirea produsă de frecarea a patru tone de metal la 160 kilometri pe oră, avionul meu ar lua foc imediat.

Cele 30 000 lumini ale proiectorului de aterizare îmi dezvăluie un triunghi mare de iarbă în faţa turnului de control, unde voi încerca să-mi aşez *Spit*-ul pe burtă.

Sudoarea începe să-mi curgă şiroaie pe spinare, iar maioul mi se lipeşte de piele ca un şervet muiat în apă rece.

Mă pregătesc cît pot mai bine, spre a rezista formidabilei încetiniri – de la 160 km pe oră, la o imobilitate absolută, în spaţiul a treizeci de metri şi a unei jumătăţi de secundă… Strîng chingile care mă fixează de umeri şi mijloc în scaun. Cobor scaunul, pentru a feri capul în caz de capotare şi fac să lunece spre spate cupola transparentă a carlingii pe care o zăvorăsc cu putere; în felul acesta nu risc să mă văd întemniţat într-un taxi cuprins de flăcări.

Desprind paraşuta, desfac tubul de oxigen şi, înainte de a scoate radioul din priză, chem controlul:

— *Hullo Belltop, Dalmat Red One calling. Coming in now. Switching off to you now. Off*.[3]

---

[1] Alo, Belltop control, te cheamă Dalmat. Te rog îndreaptă proiectorul pe iarbă, în faţa turnului de control. Aştept.

[2] Înţeles, Dalmat! Execut!

[3] Alo, Belltop, te cheamă Dalmat roşu unu, vin acum la aterizare. Îmi decuplez radioul. Terminat.

E timpul. O jerbă de scîntei şuvoinde ţîşneşte din radiator, iar vaporii glicolului iritant şi toxic începe să năvălească în postul de pilotaj.

Trag în piept o gură bună de aer; apoi, cu o mînă puţin tremurătoare, opresc motorul, pun elicea pe pas mic, scot flapsurile şi iau priza de aterizare…

Luminile balizajului defilează ca nişte săgeţi de foc, iar triunghiul luminos se năpusteşte spre mine. Îndulcesc panta de aterizare la trei, patru metri, încă în beznă…

Deodată, avionul meu ţîşneşte în valul scînteietor de lumină albastră. Tai, pe bîjbîite, contactele, şi închid robinetele de benzină. Vălătuci negri de fum se înfuiorează la dreapta şi la stînga capotei.

Îmi ţin răsuflarea şi îmi aţintesc privirile asupra covorului de iarbă care se desfăşoară pe sub aripi. Mi se pare că zăresc ambulanţa care goneşte după mine, urmată de maşina pompierilor.

Trag încet de manşă, iarăşi şi iarăşi, reducînd viteza la minimum – 145 kilometri pe oră. Acum, elicea mea atinge probabil pămîntul, avionul începe să se cutremure şi trag tare, cu amîndouă mîinile, manşa spre scaun…

Nemaifiind susţinut, avionul se striveşte de pămînt într-un zgomot asurzitor. Bucăţi din palele elicei zboară în iarbă, o trîmbă de pămînt, de bulgări ierboşi se ridică smulşi de motorul meu care ară solul. Tunul din stînga se răsuceşte ca un şomoiog de paie, sfîşiind aripa.

Şocul mă zvîrle înainte cu o putere uluitoare, iar centurile de siguranţă mi se înfig adînc în carne, sfîşiindu-mi umerii. Cerule, numai de ar fi destul de solide! Altfel o să-mi strivesc faţa de colimator. Simt o durere ascuţită în genunchiul drept: desprinzîndu-se, cablurile eleroanelor mi-au proiectat cu forţă manşa în genunchi.

Tîrît de formidabila inerţie, avionul se înfige cu botul în pămînt, se ridică într-o aripă şi, vreme de o chinuitoare fracţiune de secundă, mă simt suspendat în spaţiu, cramponat cu disperare de parbriz, cu un picior pe tabloul de bord, cu pămîntul ridicat vertical în faţa ochilor, ca un perete…

Oare aparatul se va răsturna pe spate?

Avionul cade din nou pe burtă, cu un zgomot de tunet care răsună în cutia de aluminiu a fuselajului…

Încă o smucitură, apoi linişte… O linişte care îmi sfîşie timpanele. Un bob de sudoare mi se prelinge pe obraz…

Apoi, deodată, ţîrîitul glicolului şi al benzinei pulverizate pe pereţii înroşiţi ai motorului. Un fum gros începe să ţîşnească prin toate interstiţiile capotei…

Sirena ambulanţei mă readuce la realitate. Împing cu cotul şi deschid uşa, arunc casca afară, săr pe aripa acoperită de pămînt, smulg paraşuta din scaun şi, uitînd de ascuţita durere care îmi săgetează genunchiul, mă depărtez cît mai iute de avion…

Fac cîţiva metri, mă clatin şi cad în braţele lui Jacques care a alergat spre mine, străbătînd într-un suflet cei cinci sute de metri dintre *dispersal* şi locul accidentului.

Bunul meu Jacques!

Acum, în afară de orice pericol şi sprijinit de umărul lui Jacques, şchiopătez pînă la spectatorii ale căror siluete se conturează la o distanţă nu prea mică, în şuvoiul de lumină al balizajului. Pompierii s-au şi apucat să stropească avionul cu zăpadă carbonică.

Mă aşez pe iarbă. Cineva îmi oferă o ţigară gata aprinsă, iar infirmierii şi doctorul se învîrt în juru-mi îngrijoraţi…

Un scrîşnet de frîne şi, comandantul meu de escadrilă ţîşneşte din maşină, cu părul învîlvorat… Ieşise în mare grabă din cinematograf, de îndată ce auzise la megafon că un avion se află într-o situaţie dificilă.

— *Hullo Closter old boy! Are you OK?*[1]

Sînt împins în ambulanţă, în ciuda protestelor mele, şi dus la infirmerie unde mă aşteaptă o ceaşcă de ceai bine îndulcit şi cu mult rom. Genunchiul mi s-a inflamat şi albăstrit de tot, dar doctorul spune că nu e grav. Îmi examinează apoi umerii în care centurile au săpat două dîre purpurii şi dureroase.

La urma urmei, am scăpat ieftin!

8 martie 1944.

Imediat după micul dejun mă duc să examinez urmele aterizajului meu frămîntat. Avionul zace în fundul şanţului adînc

---

[1] Ei, bătrîne Closter, cum te simţi?

pe care capota l-a săpat ca un brăzdar de plug în pămîntul gras, pierzînd pe drum radiatoarele de ulei şi glicol. Palele elicei din material plastic s-au sfărîmat la nivelul butucului elicei, spărgîndu-se în mii de bucăţele risipite în toate părţile.

După aceea sînt nevoit să umplu vreo duzină de crash-reports [1] şi, ca de obicei, ofiţerul mecanic încearcă să-mi dovedească prin A plus B că vina este de fapt a mea. Discutăm cu aprindere pînă în clipa în care, demontînd pompa cu lichidul hidraulic, observă că axul ei este rupt. Şi fiindcă nu-l puteam rupe cu dinţii, este silit să admită, în sfîrşit, că am făcut tot ce s-a putut. La rîndul lor, Sutherland şi Oliver scotocesc prin sertare şi scot acele „note către piloţi", spre a dovedi că am acţionat corect în împrejurările date şi mă apără energic.

După un interviu aprins cu comandantul Bazei, căruia îi prezint o lungă disertaţie tehnică (fără să priceapă dealtfel ceva), mă retrag la popotă, pe deplin absolvit.

Bombardament în picaj

Problema *Noball*-urilor sîcîie în continuare foarte mult R.A.F.-ul, astfel că la înapoierea noastră din insulele Orcade se ia hotărîrea ca *Spit*-urile să fie echipate cu bombe de 250 kilograme şi să fie puse să bombardeze în picaj amplasamentele de bombe zburătoare. Escadrilele 602 şi 132 devin cele două unităţi cobai ale acestor acţiuni.

La 13 martie plecăm cu *Spitfire*-le noastre *IX-B*, pe care le-am recuperat, spre Llambeder, în nordul Ţării Galilor, de-a lungul mării, pentru a face primele încercări.

Tehnica bombardamentului în picaj cu *Spitfire*-le este cu totul deosebită, căci bomba este agăţată sub burta avionului în locul rezervorului suplimentar. Dacă bombardezi la verticală, elicea este smulsă de bombă. Dacă bombardezi la 45°, devine grea

---

[1] Rapoarte privind accidentele.

ochirea. După cîteva încercări, mai mult sau mai puţin jalnice, Maxie pune la punct o metodă:

Cele douăsprezece avioane ale formaţiei ajung la 3 500 metri deasupra obiectivului, eşalonate foarte strîns. De îndată ce conducătorul formaţiei vede ţinta apărînd pe sub aripi, el pendulează, urmat de echipierii săi şi pică la 75°. Luăm individual obiectivul în colimator şi coborîm cu motoarele în plin pînă la o mie de metri. Acolo începem să redresăm, numărăm pînă la trei şi dăm drumul bombei.

Treaba este destul de rudimentară, dar după cincisprezece zile escadrila îşi plasează cele douăsprezece bombe într-un cerc cu diametrul de cincizeci de metri.

În timpul celor trei săptămîni petrecute la Llambeder, sîntem animalele ciudate pe care toate personalităţile de vază ale Cartierului General interaliat vin să le vadă. De fiecare dată le oferim cîte o demonstraţie; au ce vedea. La cea dintîi vizită, bietul Fox primeşte în plin, la o viteză de 700 km pe oră, bomba lui Dumbrell şi, silit de împrejurare, sare cu paraşuta. La a doua vizită, o bombă, cea a lui Maconachie, nu vrea să se desprindă. El hotărăşte să aterizeze cu ea şi mai întîi execută, preventiv, un tur de pistă.

În timpul acestui tur bomba se desprinde şi explodează chiar în mijlocul aerodromului, spre marea emoţie a vizitatorilor noştri care se pomenesc împroşcaţi cu noroi şi pămînt…

La drept vorbind, în afară de Max şi de Remlinger, care sînt nişte entuziaşti de nelecuit şi care nu visează decît răni şi cucuie, nimeni nu se dă în vînt pentru soiul acesta de sport; preferăm să aşteptăm primele rezultate asupra unui obiectiv bine apărat de antiaeriană, spre a ne putea face o părere.

Între timp ni se organizează într-una şedinţe de instrucţie cu privire la *Noball*-uri.

De la primele bombardamente masive – în cursul cărora fuseseră aruncate asupra posturilor de lansare în patru luni 16 432 tone de bombe – nemţii studiaseră un nou tip de instalaţie, mult simplificată, din care construiau peste cincizeci pe lună, nespus de bine camuflate şi greu de reperat. Dispozitivul german cuprindea nouă sectoare, dintre care patru îndreptate împotriva Londrei şi alte cinci vizînd succesiv porturile: Southampton,

Portsmouth, Plymouth, Brighton, Douvres şi Newhaven.

După ultimele informaţii, bomba zburătoare sau V-1 este un aparat cu propulsie prin reacţie, care transportă – cu o viteză de aproximativ 680 kilometri pe oră – o tonă de exploziv la o distanţă de 400 kilometri, cu o foarte mare precizie, de ordinul a 1 000 metri.

✶

Ne înapoiem la Detling la 8 aprilie şi aşteptăm, fără prea multă nerăbdare, prima noastră misiune de bombardament în picaj.

13 aprilie 1944.

Ieri, pentru prima oară, *Spitfire*-le au bombardat în picaj continentul.

Escadrilele 602 şi 132 au atacat baza de lansare de torpile zburătoare de la Bouillancourt, la douăzeci de kilometri sud de Tréport.

Deşi obiectivul nostru se află într-o regiune împănată de apărare antiaeriană uşoară, germanii au fost atît de surprinşi cînd au văzut coborînd douăzeci şi patru de *Spitfire*, fiecare purtînd cîte o bombă de 250 kilograme, încît antiaeriana nu a deschis focul decît după ce nu mai puteam fi atinşi.

14 aprilie 1944.

Astăzi repetăm gluma în stil mare. Trebuie să bombardăm Ligescourt-ul situat lîngă pădurea Crécy. Nu-i chiar foarte nostim, căci pe o rază de 2 000 metri în jurul obiectivului se află nouă tunuri de 88 mm şi douăzeci şi patru guri de foc de 20 şi 37 mm, fără să mai punem la socoteală faptul că ne găsim în bătaia formidabilei apărări de la Abbeville.

Decolăm la 12,25. Trebuie să atacăm primii, urmaţi de escadrila australiană (453), în timp ce escadrila 132 ne va acoperi împotriva unei posibile reacţii a aviaţiei de vînătoare inamice.

Trecem deasupra coastei franceze la trei mii de metri, iar Sutherland ne aliniază în poziţie de atac:

— *Max aircraft, echelon port Go!*…[1]

Cele douăsprezece avioane se eşalonează în formaţie strînsă, pe stînga. Sînt al zecelea şi nu mă simt deloc viteaz.

— *Max aircraft, target two o'clock below!*[2]

Zăresc pădurea din Ligescourt chiar sub aripa mea şi recunosc obiectivul – încă o bază de torpile zburătoare, cu iscusinţă camuflate printre copaci – după fotografiile ce ne-au fost arătate în sala de instructaj.

— *Max, Going Down!*[3]

Asemenea unui evantai desfăşurat, *Spitfire*-le se întorc toate pe spate, unul după altul, picînd pe verticală…

De data aceasta antiaeriana deschide imediat focul. Mătăniile trasoarelor încep a urca spre noi. Proiectilele explodează la dreapta şi la stînga, iar deasupra capetelor noastre se şi alcătuieşte o cunună din ghemotoace, fine şi albe de proiectile cu autodistrugere de 37 mm, abia vizibilă pe lîngă norii cirrus care brăzdează cerul…

Cu bomba noastră grea, acceleraţia devine uluitoare: în cîteva secunde atingem mai mult de 700 kilometri pe oră.

Abia încep să prind obiectivul în colimator, că primele bombe au şi început să explodeze la sol – cîte un licăr fugar urmat de un nor de praf şi ţăndări.

Avioanele secţiilor lui Max şi Skittles urcă de-acum vertical, zigzagînd prin tot văzduhul, urmăriţi cu îndîrjire de apărarea antiaeriană.

Altimetrul meu indică 1 000 metri; mă concentrez asupra acţiunii de ochire, trag încet de manşă, astfel încît să las ţinta să lunece pe sub *Spitfire*-ul lui şi încep ieşirea în picaj – brutală la înălţimea aceasta – număr cu glas tare „un, doi… trei”, apoi apăs pe butonul lansatorului de bombe…

În timpul celor cîteva secunde care urmează, sub acţiunea puternicei forţe centrifuge, pierd puţin noţiunea lucrurilor.

Mă regăsesc agăţat de elice, cu motoarele în plin, la două mii cinci sute metri. Apărarea antiaeriană pare să ne fi părăsit. Un

---

[1] Avioanele lui Max, eşalon spre stînga! (Go înseamnă comanda de execuţie imediată).

[2] Avioanele lui Max, obiectiv la ora două, dedesubt.

[3] Max, la atac!

viraj la stînga îmi aduce iute explicaţia. Escadrila 453 îşi începe picajul. Avioanele se aruncă în cascadă spre pămînt şi nu mai sînt, curînd, decît nişte pete minuscule care se pierd în peisaj...

Acţiunea antiaerianei se înteţeşte. Deodată, un fulger – unul din *Spitfire* trece pe spate, lăsînd în urmă o dîră de glicol aprins şi prăbuşindu-se în chiar inima ţintei; un spectacol înfiorător cu care nu mă pot obişnui...

— Grea lovitură, îmi explică la înapoiere unul dintre camarazii pilotului ucis; Bob Yarra era fratele faimosului „Slim“ Yarra din Malta, şi el doborît de către A.A., anul trecut...

Bob fusese atins în plin de un proiectil de 37 mm, chiar între radiatoare, în timp ce venea într-un picaj cu 700 kilometri pe oră.

Cele două aripi ale *Spit*-ului se îndoiseră pe loc din pricina şocului şi se desprinseseră, făcînd să sară în trecere ampenajul, împroşcînd cu ţăndări avioanele ce veneau după el şi care fuseseră nevoite să se îndepărteze mult... Peste trei secunde avionul se izbea de pămînt şi exploda. Nici o urmă de speranţă în ce priveşte ieşirea din impas.

Hotărît lucru, *Noball*-urile încep să ne coste scump.

Debarcarea în Normandia

Marea clipă se apropie. Escadrila 125 părăseşte Detling-ul, spre a se instala la Ford, în apropiere de Brighton.

Trecerea avioanelor se efectuează pe o vreme foarte proastă; datorită lui Ken Charney formaţia noastră de opt trebuie să aterizeze sub o ploaie cu găleata, pe o vizibilitate zero, pe un aerodrom american din apropierea Dungeness-ului. Sînt grupuri de *Thunderbolt*-uri sosite cu o săptămînă în urmă din Statele Unite. Piloţii americani au pentru prima oară prilejul să vadă de aproape nişte *Spitfire*. Sînt uluiţi văzîndu-ne zburînd pe o asemenea vreme (Anglia nu e California, se înţelege), iar maniabilitatea aparatelor noastre, glisadele şi apropierile în S îi lasă visători.

La sfîrşitul după-amiezii timpul se luminează şi le facem o demonstraţie de decolare la verticală. Cu *Spitfire*-le noastre *IX B* ne ridicăm de la sol rulînd pe o distanţă de numai cincizeci de metri, în timp ce unui *Thunderbolt* încărcat îi trebuie aproape opt sute. Execut un tonou lent pe deasupra cîmpului de margarete, după ce mai întîi am escamotat trenul de aterizare.

La Ford s-au şi adunat douăsprezece escadrile de vînătoare. Mare îmbulzeală pe piste, prin localuri; luăm deci hotărîrea să stăm în corturi, lîngă avioanele noastre, în loc să locuim în clădirea încăpătoare rechiziţionată la zece kilometri de aerodrom, aproape de Arundel.

Programul este destul de încărcat. La 8 mai, două bombardamente în picaj. La 9 mai, alte două, dintre care unul a reprezentat un atac asupra faimosului viaduct Mirville.

La Mirville antiaeriana automată ne face o primire crîncenă, iar comunicatul oficial publicat în presă este următorul:

„Escadrile de *Spitfire* au venit în picaj, străpungînd zidul de A.A., spre a ataca marele viaduct din Mirville pe linia ferată Paris-Le Havre. Viaductul are 39 de arcade. *Spitfire*-le l-au lovit în centru şi la capătul dinspre nord“.

Pentru cei ce cunosc cîte ceva din sobrietatea comunicatelor R.A.F.-ului, noţiunea „zid de A.A.“ nu însemna nicidecum o exagerare. Dealtfel, bombardamentul s-a dovedit a fi destul de jalnic, şi habar n-am cine au fost cei doi eroi de la „132“ şi „602“ care au nimerit ţinta. În orice caz, bomba mea a căzut la mai mult de două sute metri de viaduct. După povestea asta, Gerald şi Cannuck au fost daţi lipsă.

În dimineaţa zilei de 10 mai execut un alt „sweep“ – escortînd avioane „Marauder“ – care durează 2 ore şi 20 minute. Întîlnim nemţi foarte dibaci, alcătuiţi într-o formaţie mixtă de *Messerschmitt*-uri şi *Focke Wulf 190*. Maxie Sutherland doboară unul. Jacques fără îndoială un altul, ca şi Yule. În ce mă priveşte trag ca un neghiob.

În după-amiaza aceleaşi zile, re-bombardare în picaj a *Noball*-ului 38.

La 11 mai, bombardarea în picaj a *Noball*-ului 27 (Ailly-le-Vieux-Clocher).

La 12 mai, bombardarea în picaj a unui nod de cale ferată la Steenbaque.

La 13 mai, două misiuni de bombardament în picaj, dintre care una asupra *Noball*-ului 86, apărat de o antiaeriană formidabilă. Dispozitivul de viteză constantă îmi sare în elice şi ies din impas, alegîndu-mă mai mult cu spaima decît cu vreun alt necaz.

Cu cadenţa aceasta se ajunge foarte repede în genunchi. Bombardamentul în picaj este nespus de obositor pentru organism şi avem cîteva cazuri destul de grave de leziuni interne – emoragii pleurale, rupturi de abdomen şi alte complicaţii supărătoare.

În ce mă priveşte, mă simt vlăguit. Din fericire, la 15 mai Group Captain Rankin este convocat la Cartierul general al Forţelor Aeriene Expediţionare Aliate din Uxbridge. Mă ia ca aghiotant, căci, zice el, cu uniforma mea franceză fac „foarte bună culoare locală“.

Cazematele betonate subterane din Uxbridge, care adăpostiseră Ground Central Control-ul[*] vînătoarei britanice în timpul crucialelor ore ale bătăliei Marii Britanii, au devenit centrul aviaţiei aliate pentru debarcarea în Normandia.

Un adevărat Turn Babel, unde se îmbulzesc mulţime de uniforme – trandafirii şi verde-măsliniu americane, precum şi cele cenuşii-albăstrii al R.A.F.-ului. În viaţa mea nu am văzut atîtea stele şi galoane – pînă la cot. Cel mai fără de importanţă ins pe care îl întîlneşti este cel puţin Air Commodore.[1] Nu-i mai punem la socoteală pe mareşalii aerului.

Printre ei se află Leight Mallory din R.A.F., care este comandantul, Quaesada, marele patron al vînătoarei americane, generalul Arnold, comandant suprem al Army Air Forces ale S.U.A., Doolitle, cel cu raidul asupra Tokyo-ului etc…

Nu-i plăcut să faci parte din sfatul zeilor. Îmi sînt pline buzunarele cu bilete de trecere şi toată ziua mi se pun întrebări de către sute de M.P.[2] care umplu intrările şi culoarele subterane luminate cu neon.

---

[*] Controlul general de pe sol.

[1] General de brigadă.

[2] Personalul poliţiilor militare americane şi britanice.

Este greu să ai o vedere de ansamblu asupra a ceea ce se urzeşte. Data debarcării pare să fie totuşi fixată pentru primele zile ale lui iunie, iar zona – porţiunea dintre Havre şi Cherbourg. S-ar zice că nu prea merg toate ca pe roate. Piedici multe se ivesc între R.A.F. şi Armata a 8-a Aeriană Americană.

Asist mai cu seamă la discuţiile în cursul cărora se încearcă o determinare numerică a efectivelor disponibile ale vînătoarei germane.

Producţia de avioane de vînătoare destinate Luftwaffe-i, potrivit rapoartelor foarte exacte primite de la serviciile de informaţii a fost – de la 1 noiembrie 1943 la 1 aprilie 1944 – de 7 065 avioane de vînătoare, dintre care 150 cu reacţie, aproximativ 4 500 de tipul *Messerschmitt 109 G şi K*, iar restul *Focke Wulf*-uri *190* cu cîteva *Messerschmitt 410* bimotoare.

Dimpotrivă, de la 15 noiembrie la 15 aprilie, pierderile vînătoarei germane se apreciază a fi următoarele:

878 avioane inamice distruse, 102 probabil distruse şi 347 avariate de vînătoarea R.A.F.-ului;

73 distruse, 5 probabile şi 22 avariate de apărarea antiaeriană britanică.

Armata a 8-a aeriană americană pretinde că bombardierele ei (*Fortăreţe Zburătoare* şi *Liberator*) au obţinut, în prima perioadă, următoarele rezultate:

2 223 avioane inamice distruse, 696 probabile şi 1 818 avariate, în timp ce avioanele de vînătoare de escortă au dobîndit 1 835 victorii.

Englezii socotesc cifrele acestea ridicole. Ei consideră că presa americană dă comunicate cu asemenea rezultate, pentru a vîrî pe gît publicului american, care începe să găsească pilula cam amară, uriaşele pierderi suferite de Air Force în raidurile sale zilnice; dar Royal Air Force refuză cu energie să-şi întemeieze planurile de campanie pe cifre publicitare fanteziste.

Discuţia capătă iute o întorsătură violentă. Englezii se menţin pe poziţia potrivit căreia mai bine este să-şi subestimeze victoriile, cum şi fac dealtfel, mulţumită unui foarte sever sistem de omologare prin film cinematografic, decît să se bizuie pe istorisiri individuale greu de verificat. Fireşte, cînd într-o „box“ [1] de

---

[1] Formaţie.

72 *Fortăreţe Zburătoare*, dispui de trei sau de patru sute mitraliori care trag asupra a vreo douăzeci de *Focke Wulf*-uri, şi cînd cinci sînt într-adevăr doborîte, se găsesc de la sine cîţiva zeci de oameni care vor pretinde, necruţători, dar de bună credinţă, că au doborît unul.

Mai mult decît atît; pare uluitor ca într-un raid, ca cel de la Augsburg, 900 aviatori de vînătoare englezi şi americani de escortă să poată declara a fi doborît 118 avioane germane, în timp ce 500 *Fortăreţe* pretind 350 victorii, deci 1/3 din efectivele puse în joc de *Luftwaffe* în acea zi.

Într-o ieşire mixtă asemănătoare, de exemplu, asupra aceluiaşi obiectiv, în timpul unei lupte foarte strînse, o unitate din R.A.F. (aproximativ 12 *Spitfire* de ultimul tip) cere omologarea a 7 victorii, în timp ce un singur pilot de vînătoare american declară şase victorii, în nişte împrejurări în care, potrivit normelor R.A.F. s-ar fi putut omologa abia una singură.

Pînă în cele din urmă se trece la hotărîrea de a se lua ca cifră de bază 1/3 din aprecierile americane, în privinţa bombardierelor şi jumătate în a celor de vînătoare, ceea ce totalizează cifra destul de impresionantă de 800 victorii pentru *Fortăreţe* şi 900 pentru vînătoare, adică – pe ansamblul forţelor aliate – 2 700 *Focke Wulf*-uri şi *Me 109* scoase din luptă.

Punînd la socoteală inevitabilele deşeuri, precum şi pierderile la antrenamente, îi rămîn Luftwaffe-i aproximativ 4 000 avioane de vînătoare de primă linie, dintre care cel mult 2 500 pot fi afectate frontului din Vest.

Forţele Aeriene Expediţionare le pot deci opune în primă linie exact 2 371 avioane de vînătoare (dintre care 1 764 aparţinînd R.A.F.-ului).

Ne ocupăm apoi de planul operaţiilor preliminare ale vînătoarei din a doua jumătate a lunii mai.

La 21 mai se hotărăşte o ofensivă generală împotriva mijloacelor de transport pe cale ferată în tot nordul Franţei şi în Belgia.

504 *Thunderbolt*-uri, 433 *Spitfire*, 16 *Typhoon*-uri şi 10 *Tempest*-uri participă la această operaţie simultană; doar în regiunea nordică a S.N.C.F. sînt distruse 67 locomotive şi grav avariate 98.

Între 19 mai şi 1 iunie 1944, sînt efectuate asupra Franţei, Belgiei, Olandei şi Germaniei 3 400 ieşiri ale avioanelor de vînătoare, avînd drept ţintă locomotivele; rezultatul: 257 sînt distruse, iar 183 serios avariate. Rezultatele acestea nu prea grozave sînt datorate lipsei de experienţă a majorităţii piloţilor, prea puţin obişnuiţi cu tipul acesta special de obiectiv.

Vînătorii bombardieri trebuie să execute totodată un program foarte greu de atacuri asupra nodurilor rutiere şi de cale ferată: în felul acesta sînt scoase din uz 24 poduri peste Sena, 3 la Liège şi altele la Hasselt, Harenthals, Namur, Conflans, Valenciennes, Hirson, Kons Kartaus, Tours şi Saumur.

Am atunci ocazia să văd fotografiile aeriene luate cu prilejul bombardamentului greu executat de R.A.F. asupra localităţii Trappes în noaptea de 6 spre 7 martie. Această importantă gară de triaj a fost cu desăvîrşire nimicită; şi-au atins atunci ţinta 240 bombe de cel puţin o tonă. Două treimi din remizele de locomotive sînt rase de pe faţa pămîntului; toate liniile distruse, inclusiv cea electrică Paris-Chartres.

Toate staţiile de triaj dintre Paris şi Bruxelles sînt atacate şi nimicite în perioada aprilie şi mai.

Planul de izolare a zonei alese începe să-şi arate roadele.

Apoi, trebuie să pregătim planurile de detaliu privind acoperirea debarcării propriu-zise, a cărei dată a fost fixată pentru 5 iunie.

Rolul aviaţiei de vînătoare va consta în a distruge, în după-amiaza zilei de 4 iunie, cele trei posturi de radar germane mai importante – Jobourg, Caudecote şi Cap d’Antifer; la 5 iunie, ziua debarcării, ea va trebui să furnizeze 15 formaţii de vînătoare permanente, spre a acoperi convoiurile şi plajele.

Se ia hotărîrea ca pentru zilele de Z1, Z2 şi Z3 să fie folosite chiar rezervele strategice, ceea ce ridică efectivele la un total de 3 483 avioane de vînătoare (şi vînătoare-bombardiere), dintre care 2 172 puse la dispoziţie de R.A.F.

Programul privind construcţia de baze avansate pentru vînătorii noştri în Normandia este elaborat potrivit previziunilor S.H.A.E.F.-ului. După o atentă cercetare fotografică sînt reperate locurile cele mai bune şi, în principiu, în ziua Z plus 10 – adică la 15 iunie – trebuie să dispunem în mod teoretic de:

3 E.L.S. (Emergency Landing Strips)[1], fîşii de teren mai mult sau mai puţin plane, lungi de 600 metri şi largi de 30, cu o ambulanţă şi o pompă de incendiu, în stare să primească avioane aflate în dificultate şi care aterizează pe burtă.

4 R and R (Refuelling and Rearming)[2], fîşii de teren compact, foarte netede, lungi de 1 200 metri şi largi de 50, cu două suprafeţe de dispersare, bine degajate, de 100 pe 50 iarzi. Pistele acestea trebuie să permită avioanelor de vînătoare să aterizeze, să se alimenteze şi să se rearmeze. Se prevede un personal specializat din Comando-urile R.A.F.-ului, care să posede şi instruirea tehnică necesară pentru îndeplinirea acestor misiuni.

8 A.L.G. (Advanced Landing Ground)[3], prevăzute cu o pistă din plasă metalică de 1 200 metri pe 50, precum şi cu un teren pregătit pentru dispersarea şi protejarea a 48 avioane de vînătoare care rămîn acolo permanent. Sînt prevăzute instalaţii de A.A. fixe, precum şi cazarea personalului navigant şi a celui de la sol. Ele vor trebui să fie ocupate de opt escadre de vînătoare.

Echipe speciale de geniu, denumite „Airfield Construction Units”[4] vor pleca din ziua Z, cu tot materialul lor de buldozere, compresoare, corturi, grilaje, spre a realiza acest program.

Locurile alese sînt următoarele:

Bazenville, Sainte-Croix-sur-Mer, Camilly, Coulombs, Martragny, Sommervieu, Lantheuil, Plumetot, Longues, Saint-Pierre-du-Mont, Criqueville, Cardonville, Deux-Jumeaux, Azeville şi Carentan, Chipelle, Picauville, Le Molay, Cretteville.

✶

După două săptămîni petrecute în felul acesta la Uxbridge, sînt mulţumit să mă reîntorc în mijlocul camarazilor mei, la Ford. Întrucît am semnat un angajament prin care mă oblig să nu suflu nimănui vreun cuvinţel privind cele văzute ori auzite, nu pot răspunde miilor de întrebări cu care lumea din jur mă asaltează. De asemenea, a trebuit să mă angajez că nu voi zbura deasupra teritoriilor ocupate de inamic, înainte de ziua Z plus zece ore.

---

[1] Benzi de aterizare de ajutor.

[2] Realimentare şi rearmare.

[3] Terenuri de zbor înaintate.

[4] Unităţi constructoare de aerodromuri.

Motivul este lesne de înţeles. Într-adevăr, s-ar fi putut să fiu doborît, iar dacă cei ce mi-ar fi pus întrebări ar fi bănuit ceea ce ştiu – mai ales data şi locul debarcării – germanii nu s-ar fi dat în lături de la nimic pentru a mă sili să vorbesc. Spre a evita orice slăbiciune, englezii – care nu vor să aibă nici un risc şi care îşi fac prea puţine iluzii despre rezistenţa umană pusă în faţa unor anume argumente – interzic oricui ar cunoaşte chiar şi numai un fragment din planurile *Neptune* şi *Overlord* să traverseze canalul Mînecii, întrucît ar putea să cadă prizonier.

*

Din pricina condiţiilor atmosferice, ziua Z este amînată pentru 6 iunie. Legat prin jurămînt, trebuie să aştept ora cinci după amiază ca să pot zbura. Astfel, am prilejul să asist la nemaipomenita defilare a planoarelor şi avioanelor transportoare de paraşutişti care trec în zori, ceasuri de-a rîndul.

Toată lumea este istovită. Escadrila 602 execută o ieşire la ora 3,55 şi o alta la 9, apoi una la 12, alta la 17,30 şi în sfîrşit încă una la 20,35. Particip la ultimele două.

Este greu de exprimat o impresie de ansamblu privind debarcarea, aşa cum am văzut-o noi cei ce zburam pe deasupra…

Pe Marea Mînecii, un vălmăşag nemaipomenit – nave de război, vase comerciale de diferite tonaje, petroliere, transportoare de tancuri, dragoare de mine, toate cu cîte un balon argintiu de baraj legănîndu-se la capătul unui cablu.

Întîlnim cam o jumătate duzină de remorchere ce se chinuie, scot fum şi suflă din greu, căci trag un uriaş tun de beton, cocoţat pe o geamandură mare cît un doc plutitor – este un element de port prefabricat, denumit „Mulberry”.

Vremea nu se arată prea grozavă. Marea, încreţită de valuri mărunte şi nervoase, pare să cam pună la încercare micile ambarcaţiuni. Norii foarte joşi ne silesc să coborîm sub altitudinea Z prevăzută şi să ieşim din culoarele de securitate. În felul acesta ne pomenim mult prea aproape, faţă în faţă, cu un crucişător de 10 000 tone din categoria „Southampton”, însoţit de patru vedete mari lans-torpile. Crucişătorul se angajează pe dată într-un zigzag ameţitor şi semnalizează, cu proiectorul, o mulţime de lucruri grave pe care nimeni nu le pricepe. În ce mă priveşte, nu mi-am putut însuşi niciodată, vizual, alfabetul Morse. Pentru a evita

eventualele necazuri pricinuite de apărarea antiaeriană a crucişătorului, îi întoarcem spatele cît mai iute cu putinţă…

Înaintăm de-a lungul coastei Cotentin. Pretutindeni, incendii; un torpilor, împresurat de mici ambarcaţiuni, se scufundă lîngă o insuliţă.

Zona noastră de patrulare se cuprinde între Montebourg şi Carentan; numele ei codificat: *Utah Beach*. Acoperim Diviziile aeropurtate americane 101 şi 82, în timp ce Divizia a 4-a, care tocmai a debarcat, înaintează spre Sainte-Mère-l'Eglise. Nu desluşim mare lucru. Case singuratice se mistuie în flăcări. Pe şosele cîteva „jeep"-uri. Dinspre nemţi, practic, nimic.

Două crucişătoare bombardează bateriile de coastă din apropierea fortului Ilette.

Vînători americani umplu cerul, perechi, perechi. Se plimbă oarecum la întîmplare, se lasă deasupra noastră, vin să ne miroasă, cu neîncredere, de foarte aproape. Cînd par prea agresivi, ne arătăm colţii şi degajăm. Un *Mustang* ieşit din nori se apucă chiar să tragă o rafală în Graham. *Mustang*-ul are noroc, căci Graham, al cărui ochi este la fel de bun pe cît de urît îi este caracterul, deschide focul asupra lui, dar nu-l nimereşte.

Luftwaffe nu reacţionează şi lucrul acesta pare uluitor. După ultimele informaţii furnizate de *Intelligence*, ei au în Franţa 385 bombardiere cu rază mare de acţiune, 50 avioane de asalt, 745 de vînătoare, 450 de vînătoare bimotoare de noapte, avioane de recunoaştere – cu totul 1 750 avioane de primă linie.

Neîndoios, efectivele acestea vor mai căpăta întăriri, dacă aerodromurile nu vor fi bombardate prea tare.

A doua patrulare a mea este una de noapte, cu misiunea de a veghea deasupra punctului *Omaha Beach*.

Un adevărat coşmar. Noaptea este neagră, cu nori groşi. În beznă circulă, fără să poată fi văzute, sute de avioane orbite de incendiile ce pustiesc ţinuturile, începînd de la Vierville pînă la Isigny. Bătălia se arată crîncenă în sectorul acesta. De-a lungul plajelor, marea dezlănţuită mătură rămăşiţele arse ale unor şalupe de debarcare, iluminate de focurile bateriilor împlîntate în nisip.

Toţi piloţii se concentrează asupra navigaţiei lor de noapte şi caută, mai cu seamă, să evite ciocnirile. Vreo 50 de *Junkers 88* –

prima apariţie în forţă a Luftwaffe-i – profită de aceasta pentru a bombarda în picaj, oarecum la întîmplare, concentrările de oameni şi material care se grămădesc în fîşia îngustă a terenului „beach-heand“-ului.[1] Aud prin radio trei piloţi ai escadrilei 611, care urmăresc şase din aceste *Ju 88* şi recunosc glasul lui Marquis:

— *I got one of the bastards!*[2]

Într-adevăr, acolo, la stînga, se prăvale din cer un bulgăre de foc.

Înapoierea la Ford, în noaptea aceasta de cerneală, cu ceaţa care începe să năvălească de pretutindeni, se dovedeşte cu adevărat sportivă. Patru formaţii de *Spit*-uri sosesc odată în turul de pistă. Nu vezi decît focuri de poziţie verzi şi roşii, care circulă în toate sensurile şi, pe deasupra, înjurături prin radio, panică... Aproape toate avioanele nu mai au decît foarte puţină benzină, iar bietul controlor de pistă este copleşit de invective, căci toţi vor o „Landing priority“[3]. Iar pentru că Jacques şi cu mine ne-am economisit cu grijă benzina în vederea aterizării, părăsim marginile mult prea aglomerate şi primejdioase ale aerodromului, urcînd la trei mii metri deasupra acelei mulţimi.

Aterizăm, în linişte, ultimii.

Aerodromul Saint-André este mitraliat

Cele dintîi zile ale debarcării în Normandia nu ne-au adus în colimatoare puzderia de vînători germani mult aşteptată.

Jacques şi cu mine am luat hotărîrea să ducem la bun sfîrşit un mic proiect pe care îl pregătim cu grijă încă din decembrie trecut.

Într-adevăr, pe atunci pregătisem atent, la Detling, mitralierea

---

[1] Cap de pod.

[2] Am mai doborît un netrebnic!

[3] Prioritate la aterizare.

aerodromului Evreux-Fauville; o *Mustang Recco*[4] făcuse să încolţească în mintea noastră proiectul acela. Remarcabila imagine foto oblică, adusă de el, dezvăluia baza nemţească în cele mai mărunte detalii, iar un şirag de *Focke Wulf*-uri, alimentate de numeroşi mecanici, ne reţinuse îndeosebi atenţia.

Teoretic, era o nebunie, căci antiaeriana de aerodrom nu iartă decît rareori. Practic, cu puţin noroc, o trecere întemeiată pe elementul surpriză, bine pusă la punct, putea reuşi.

Astăzi, problema nu se mai prezintă la fel ca în decembrie; Evreux-Fauville este prea aproape de zona frontului de debarcare, pentru a fi locuit în permanenţă. Nemaiputînd alege aerodromul acesta, ne oprim asupra celui de la Saint-André-de-l'Eure şi de la Dreux, mai în interior, iar împrejurările vor hotărî.

Acum, totul este să-l convingem pe Southerland care, în problema Evreux, se arătase anul trecut de neclintit.

Îl atacăm la micul dejun; cu binişorul însă. Îi sugerăm să ne dea voie să plecăm într-un fel de vînătoare liberă. Am putea decola, în chip de rezervă a primei patrule, care survolează capul de pod în această dimineaţă, apoi, dacă ne îngăduie, rupem formaţia spre a face o mică plimbare, la mare înălţime, în jurul portului Caen.

Maxie nu e prea convins; dar, ajuns la capătul răbdării, sfîrşeşte prin a încuviinţa.

Decolăm la 9,50 în spatele celor douăsprezece *Spitfire* ale escadrilei.

La jumătatea drumului o ştergem englezeşte şi iau rapid înălţime. Trec pieziş spre sud-est, în direcţia estuarului Senei. Jacques se află în dreapta mea la patru sute de metri, puţin mai sus; în felul acesta ne acoperim reciproc împotriva oricărei surprize.

Vremea este acceptabilă – 4/10 nori la două mii metri. Aş fi preferat, fără îndoială, un strat de nori mai joşi, căci ne-ar fi asigurat o mai bună protecţie împotriva antiaerienei.

Ora 10,20. Ne aflăm la verticala oraşului Lisieux, a cărui bazilică Sfînta Tereza se conturează limpede pe verdele înconjurător.

---

[4] Recunoaştere rapidă efectuată cu un avion Mustang (american).

De la patru mii cinci sute metri putem desluşi marile aerodromuri germane din Fauville, Conches, Beaumont-le-Roger şi Saint-André, precum şi Dreux care se zăreşte în depărtare într-o pată de ceaţă.

Ne învîrtim pe loc un sfert de oră, scrutînd cerul. Nimic în tot văzduhul.

Ascultăm pe toate lungimile de undă ale diferiţilor „Controls”. Nici o informaţie care să ne intereseze.

Bun! Atunci, înainte către aerodromul nostru…

Conches este cel mai apropiat. La prima vedere, totul pare pustiu.

Iată Saint-André, care şi-a menţinut o anume atmosferă de activitate, după cum rezultă şi din rapoartele serviciilor de informaţii. Urmează să-l cercetăm mai îndeaproape.

Coborîm în spirală largă. Intermitent, norii ne ascund aerodromul; în schimb ei ne feresc de ochii pîndarilor de la A.A., necontenit în alarmă.

Saint-André pare să fi fost bombardat într-un chip crîncen – urmele de bombe se încrucişează şi se răsîncrucişează pe pistă, hangarele sînt o ruină. În schimb, de jur împrejurul satelor cochete, prin boschete, hambarele par legate între ele prin nişte cărări.

Hm! Cam prea drepte cărările acestea!

Coborîm pînă la trei mii de metri… Bănuiam eu! Cărările nu sînt altceva decît căi de acces pentru avioane, iar hambarele sînt de fapt hangare mascate. Perfect.

Să deschidem bine ochii!

Aşa-i, într-adevăr. Căzînd pe ceea ce s-ar asemăna pînă la confundare cu o fermă, o rază de soare smulge umbra neîndoielnică a două *Heinkel 111* acoperite cu plase de camuflaj.

— *Look out Jacques; two Heinkels down below!*[1]

— *O.K., Pierre, they are lovely!*[2]

Deschid gazele şi refac un anume circuit, spre a ne aşeza în poziţie, cu soarele în spate, pentru picaj.

— *Max Pink, dropping babies!*[3]

---

[1] Atenţie, Jacques, două Heinkele chiar dedesubt!

[2] Prea bine, Pierre, sînt minunate!

[3] Max Rose, îmi larghez rezervorul!

Larghez rezervorul suplimentar. Iar în timpul acesta blestemaţii de nori m-au făcut să pierd din ochi cele două Heinkel-e. Mă aflu, aproape, în poziţie bună de atac, dar zadarnic scrutez toate hambarele, nu-i nimic de făcut – doar o singură rază a soarelui indiscret, proiectînd o umbră revelatoare, putuse da de gol camuflarea germană. Se înţelege că nu o să vin în picaj asupra terenului, fără să fi ales mai întîi un obiectiv bine definit, că nu o să risc a fi împroşcat de A.A. în timp ce mă plimb în razmot pe deasupra aerodromului, în căutarea unei ţinte.

Îmi legăn aripile, spre a-l preveni pe Jacques de hotărîrea mea. El se află la doar cîţiva metri de mine. Comunicăm prin semne. Totuşi destul de anapoda toată treaba. Din nou arunc o privire asupra aerodromului. Va trebui să ne decidem, căci de ne vom mai învîrti astfel, vom sfîrşi prin a alarma toată lumea…

— *Look, Pierre, a Hun!*[1]

Dumnezeule! Un neamţ! Jacques şi cu mine l-am zărit în acelaşi timp – o cruce mică strălucitoare, defilînd într-o străfulgerare la rasul pistei principale; un vînător pesemne.

— *Going down!*[2]

— *Look out, Jacques, your baby is still on!*[3]

Repede, repede, înainte ca antiaeriana să-şi vîre nasul!

Rezervorul lui Jacques nu s-a desprins, iar eu îl pun în gardă.

— *I know!*[4]

Intru în picaj, cu motorul în plin – 800 la oră – trebuie să mă grăbesc, altfel nu o să fie bine!

Detaliile încep să-mi apară mai limpede. Printre hangarele distruse, altele, de un tip diferit, pe jumătate îngropate, acoperite cu gazon. Cratere de bombe, dintre care cele mai multe s-au şi umplut iar. Pista mare, principală, este reparată, iar gropile bombelor care o ciuruiau (aşa cum le văzusem de la patru mii de metri) sînt false cratere, artistic pictate, spre a stîrni iluzia unei piste nefolosite.

Cîteva impresii fugare: camioane, oameni care se agită…

Redresez la trei, patru kilometri de aerodrom şi mă lipesc de

---

[1] Priveşte, Pierre, un neamţ!

[2] În picaj!

[3] Atenţie, Jacques! Nu ţi s-a desprins rezervorul!

[4] Ştiu!

sol, spre a mă feri de A.A. Trec ca un vîrtej pe deasupra gardurilor vii.

Dincolo, la celălalt capăt al aerodromului, văd acum silueta avionului neamţ – un *Messerschmitt 109*.

Defilez de-a lungul lizierei terenului şi, în timp ce trec, mi se întipăresc în minte detaliile:

La umbra unui boschet, vreo douăzeci de *Focke Wulf*-uri noi-nouţe, ca smaragdul, îşi încălzesc motoarele… Un pilot sare de pe aripa avionului său şi se lasă să cadă pe burtă în iarbă… alte *Focke Wulf*-uri de-a lungul unui gard viu… Într-o livadă, *Messerschmitt*-uri *109*… Camioane cisternă acoperite de crengi… Corturi vărgate, plantate la întîmplare prin tufişuri…

Aerodromul acesta care, văzut de la patru mii de metri, părea pustiu, colcăie de avioane şi personal.

109 al meu se apropie – virează la stînga; o iau pieziş spre centrul aerodromului, pentru a-i tăia calea, apoi urc din nou la cincizeci de metri. Antiaeriana se dezlănţuie; cel dintîi şirag de trasoare şovăielnice, departe în stînga… Şi mă pomenesc nas în nas cu un al doilea *Messerschmitt* pe care nu-l văzusem, absorbit cu totul de celălalt; prea tîrziu ca să mai trag. Şi-a escamotat roţile, poate şi flapsurile. Fuselajul lui este cenuşiu, stropit cu gălbui şi verde, iar o cruce mare, neagră, îi încinge mijlocul, în dreptul postului de pilotaj…

Trec la cîţiva metri de el. Pesemne că aterizează şi că acum are 250 km la oră – eu, 750… Se prea poate ca pilotul să fi avut un atac de inimă…

Mă îndrept spre celălalt cu o iuţeală înspăimîntătoare. A.A. germană se înverşunează, nu-l ocroteşte. El, pesemne, nu pricepe nimic. Îl prind în colimator – mai mult de cinci sute metri; apăs pe trăgaci – tunuri şi mitraliere laolaltă – o rafală lungă, continuă… două sute de metri, trag într-una… cincizeci de metri…

Înainte de a degaja, am timpul să văd trei din proiectilele mele explodînd: unul între motor şi pilot, al doilea pe ampenaje, iar al treilea seceră una din jambele trenului său de aterizare.

L-am evitat la ţanc, iar în timp ce săr peste el, îl văd trecînd pe spate şi intrînd într-o vrie…

A.A., ce mai A.A.! Densă, rapidă, urcă paralel şi şerpuit, semănînd pretutindeni fulgi mici, negri şi veninoşi.

Trag la dreapta, urcînd cu disperare spre nori, cu trei mii metri pe minut, în forţaj. Mi se pare mult.

Chiar după ce, oftînd, mă refugiez în nori, lungile dîre roşii ale trasoarelor străpung încă umbra umedă ce-mi învăluie avionul.

Ce se întîmplă cu Jacques?

Deşi nu s-a putut descotorosi de rezervorul său suplimentar, Jacques m-a urmat în picajul pe care l-am executat apoi mi-a pierdut urma, în timp ce traversa stratul de nori.

S-a pomenit în mijlocul aerodromului, la rasul solului, cîteva secunde mai tîrziu decît mine şi, fireşte, s-a înfruptat din tot ce putea oferi antiaeriana. Îngreunat de rezervor, nu l-a nimerit pe cel de al doilea *Messerschmitt*, care i-a aterizat pe sub nas. Continuînd zborul înainte, înconjurat de schijele A.A.-ului, a reperat un şirag de *Heinkel*-e puitoare de mine, pe care le-a mitraliat. Unul dintre ele s-a frînt în flăcări, într-o cumplită explozie, iar un altul a primit de la mică distanţă o rafală de proiectile de 20 mm, o dată cu gloanţe incendiare.

Încolţit foarte tare de A.A., teafăr ca prin minune Jacques izbuteşte să mă ajungă deasupra norilor.

Executăm apoi din nou, împreună, o trecere la trei mii de metri deasupra aerodromului acoperit în întregime, ca de o umbrelă, de ghemotoace, negre şi albe, iscate de A.A.

Antiaeriana uşoară se încăpăţînează, deşi am ieşit din bătaia ei, iar o salvă de 88 explodează departe în spatele nostru.

Messerschmitt-ul meu *109* s-a strivit pe un cîmp, la extremitatea sudică a pistei principale, iar rămăşiţele lui încă mai ard lîngă pata albă a unei ambulanţe; camioane vin în goana mare, într-un nor de praf, spre locul unde a căzut.

O coloană deasă de fum negru se înalţă dinspre partea *Heinkel*-elor lui Jacques.

Ne întoarcem prin Evreux, virînd la dreapta spre Le Havre, unde zărim în trecere adăposturile betonate ale submarinelor pe jumătate nimicite de recentul bombardament al *Lancaster*-elor. De-a lungul estuarului – rafinăriile de benzină bombardate de *Marauder*-e vast teren pustiit, unde nu mai desluşim decît fundaţiile circulare ale cisternelor. Una, două, neatinse se arată

văzului, asemenea unor bănuţi de argint.

Urcăm pînă la şase mii de metri, spre a evita antiaeriana şi a arunca o privire într-un strat de nori pufoşi, unde cu cîteva ore mai înainte au fost doborîte trei avioane *Dornier* de către escadra 126 al lui Johnson.

Picînd puţin, luăm direcţia Ford, unde aterizăm la 11,33.

Rulînd spre *dispersal*, mergem pînă în dreptul sălii de informaţii. Pe prag, James Rankin se prăjeşte la soare. Văzînd dîrele negre de la tunurile şi aripile noastre, sare de pe şezlong şi ne iese în întîmpinare.

Se caţără pe o aripă a avionului meu şi mă ajută să-mi desfac legăturile.

— *Any luck Clostermann?*[1]

Nu prea mîndri de isprava noastră, care înseamnă totuşi o abatere gravă de la disciplina Controlului, îi istorisesc tărăşenia.

Jacques vine şi el, vesel tare. De ochii lumii, Rankin se arată mai degrabă rece, dar în adîncul sufletului nu chiar nemulţumit.

Am însă nefericita inspiraţie să-i vorbesc despre A.A. lui Maxie, care aterizează peste cîteva minute cu toată escadrila. Mă ocărăşte zdravăn… Nu-i place să piardă oameni din pricina antiaerienei.

Ofiţerii de la informaţii nu se arată nici prea-prea, nici foarte-foarte şi se consolează cînd descriem şirurile de avioane de vînătoare germane camuflate. Cartierul general, mult interesat de raportul nostru, închide ochii în faţa poznei şi ne cheamă, după masa de prînz, pentru lămuriri suplimentare. Sîntem puşi să arătăm pe un plan al aerodromului Saint-André, plan la scară mare, amplasarea aproximativă a *dispersal*-urilor camuflate, ni se pun întrebări privind tipurile de avioane nemţeşti etc…

Cei de pe *Mustang Recco* ne vor „binecuvînta“; căci, fără îndoială, vor fi trimişi în amurg să facă fotografii în razmot, iar după povestea noastră de dimineaţă, se vor bucura de o primire drăgălaşă.

A doua zi, trăim satisfacţia de a ni se vedea confirmat raportul în buletinul cotidian secret al Ministerului Aerului, care adaugă că Luftwaffe a întărit într-adevăr sectorul, scoţînd de pe frontul de

---

[1] Ai avut noroc, Clostermann?

est şase escadre.

Cea dintîi noapte în Franţa

11 iunie 1944

Ne aflăm gata de alarmă, după ceai, cînd deodată sîntem anunţaţi că trebuie să ne petrecem noaptea în Franţa.

Pentru mîine dimineaţă, staţia meteo prevede ceaţă pe coasta sudică a Angliei, ceea ce i-ar imobiliza pe vînători. Dimpotrivă, în Franţa vremea va fi favorabilă şi fireşte că, de nu patrulează *Spit*-urile deasupra capului de pod, Luftwaffe va ieşi în forţă asupra Normandiei şi va otrăvi toată lumea.

Pentru a para această eventualitate, cam o jumătate duzină de escadrile vor pleca în seara aceasta, vor ateriza cum vor putea pe aerodroamele de campanie pe jumătate terminate, îşi vor petrece acolo noaptea şi vor intra în alarmă odată cu zorile. Fiecare pilot trebuie să ia cu el două pături şi o cutie de raţii „K“.

Jacques şi cu mine ne simţim grozav de înflăcăraţi la gîndul că vom fi primii piloţi francezi care aterizează în Franţa. Luăm hotărîrea să ne îmbrăcăm la mare ţinută, iar Jacques îşi ia plosca de coniac, spre a sărbători cum se cuvine prilejul.

Mare cursă în galop cu motocicletele pînă la baracamente.

Decolăm la 18,30, iar după patrularea normală – în care, ca de obicei, nu avem nimic de semnalat – ne găsim deasupra punctului Bazenville.

— *Hullo Yellow 3 and 4 – Hullo Blue 3, you pancake first, Good luck*.[1]

Este într-adevăr minunat. Sutherland ne ordonă ca Jacques, căpitanul şi cu mine să aterizăm primii pe pămîntul francez.

Jacques şi cu mine aterizăm, în formaţie strînsă, în spatele

---

[1] Alo, Galben 3 şi 4, alo! Albastru 3, aterizaţi primii. Succes!

căpitanului, într-un nor dens de praf.

Dumnezeule, ce praf! Alb şi fin ca făina; stîrnit de curentul elicei, se vîră peste tot, întunecă văzduhul, ne înăbuşă, ne pătrunde în ochi şi în urechi. Ne afundăm în el pînă la glezne. Pe o rază de cinci sute de metri în jurul benzii de zbor, a dispărut toată verdeaţa – vegetaţia este acoperită de un strat gros pe care cea mai firavă pală de vînt îl răscoleşte.

Doi „comando”, la care nu desluşesc decît ochii prin crusta de colb şi sudoare, cu pistoalele-mitralieră trecute pe după gît, mă ajută să sar din avion şi îmi spun rîzînd, după ce mi-au recunoscut uniforma:

— *Well, Frenchie, you are welcome to your blasted country!*[1]

Jacques ţîşneşte dintr-un vîrtej de praf, cu o batistă pe faţă şi ne strîngem mîna – puţin mişcaţi, totuşi.

Călcăm pe pămînt francez după patru ani de absenţă.

La drept vorbind, în locul emoţiei adînci la care mă aşteptam, simt mai mult o vie părere de rău că am vîrît într-un asemenea iad frumoasa-mi uniformă de zile mari… Aduc mai de grabă cu un Pierrot muiat în făină decît cu un ofiţer al Armatei Aerului!

Un căpitan din divizia canadiană se opreşte, în trecere, cu „jeep“-ul său, spre a ne preveni:

„Interzisă depărtarea de aerodrom. Interzisă trecerea dintr-o parte în alta a pistei – nu vă atingeţi de nimic. Evitaţi părţile de teren acoperite cu fîşii de pînză (sînt încă minate). Nemţii au lăsat mine pretutindeni, abia a trecut o jumătate de oră de cînd un om a fost omorît, iar alţi doi răniţi de către un franc-tiror neamţ, care stă ascuns în pădure, la un kilometru depărtare şi care ocheşte cu ajutorul lunetei“.

Ne regăsim cu toţii în spatele unui gard viu, unde cei de la o bucătărie mobilă ne pregătesc ceai, biscuiţi şi marmeladă (toate pudrate cu blestematul ăsta de colb).

Banda noastră de zbor este de-a binelea împănată cu A.A. – cel puţin o duzină de Bofors în stare de alarmă, cu servanţi în poziţie de tragere. Cînd ne mirăm de marea cantitate de tuburi arse ce zac în jurul tunurilor, un sergent ne răspunde să aşteptăm ora unsprezece seara, căci atunci vom înţelege mai bine…

Două ore trec cu dispersarea avioanelor, cu alimentarea lor

---

[1] Ei bine, francezule, fii binevenit în parşiva dumitale ţară!

prin bidoane de cîte zece litri; suflăm din greu, asudăm, tuşim. Cheltuiesc o groază de timp căinîndu-mi uniforma.

Cînd ziua începe să se topească în noapte, deschidem cutiile primite în raţie; mîncăm, cum s-ar zice la botul calului, o felie de şuncă, nişte biscuiţi şi pornim în căutarea unui ungher în care să ne petrecem noaptea.

Tot inspectînd cu băgare de seamă livada învecinată, Jacques şi cu mine descoperim un cort plin cu scaune, mese, panouri mari din scîndură acoperite cu hărţi, covoare din fibre. Cu ajutorul păturilor pe care le avem, izbutim să încropim două culcuşuri bunişoare.

Ora 22,30. E beznă. Ne ducem să fumăm o ţigară împreună cu doi ofiţeri canadieni.

Pe cer scînteiază cîteva stele. La sud-est putem zări pîlpîirile incendiilor din Caen. Linişte.

Deodată auzim, în văzduh, bîzîitul unui avion.

— Ia te uită, zic eu, ciudată treabă. O fi vreun bimotor, dar cu siguranţă că nu-i un *Mosquito*.

Ridicăm cu toţii capetele, căutînd să localizăm sunetul, care pare a fi aproape la verticală.

— Nu-ţi face griji, Pierre, adaugă Jacques, după cîteva clipe de gîndire. Dacă ar fi fost vreun neamţ, A.A.-ul ar fi şi deschis focul!

Dar nici nu şi-a încheiat bine spusele, cînd un fîşîit specific ne înştiinţează că o bombă de calibru mare ne cade chiar pe cap.

Într-o fracţiune de secundă cei doi ofiţeri s-au şi făcut nevăzuţi. Dispar la rîndu-mi, în zbor planat, sub un camion, iar Jacques, vrînd să mă urmeze, se împiedică de rădăcina unui măr şi se lungeşte cît e el de mare… Zgomotul e asurzitor. Pămîntul se cutremură, un suflu fierbinte ne biciuie faţa, iar schijele incandescente se abat asupra cortului, a copacilor, a camionului şi cad apoi, sfîrîind, în iarba umezită de rouă.

Atunci apărarea contra aeronavelor deschide focul. Deasupra noastră cerul se acoperă cu o masă mişcătoare de proiectile trasoare de 40 mm, care urcă şerpuind în fascicule dese. E lumină ca ziua. Exploziile succesive ne răsună în creieri. Schijele vin ploaie, smulg frunze şi crengi, sparg pînzele, cad cu ropot peste bidoanele goale şi camioane…

Undeva ia foc un *Spitfire*, iar incendiul atrage *Junkers*-urile *88* ca pe fluturi.

Bombele încep să cadă potop – le recunoaştem după sunet: pe cele dolofane de cinci sute kilograme, care cad făcînd frrroouuuuuu, iar mijlociile de două sute fuiiiiiii… Zbang, una dintre ele cade atît de aproape, încît suflul ei mă azvîrle în văzduh, astfel că mă aleg cu un cucui cît toate zilele, căci m-am izbit de diferenţialul camionului.

Un tun Bofors, aflat la mai puţin de zece metri, trage neîntrerupt, în rafale de cîte cinci focuri. Lătrăturile lui seci ne sparg timpanele… Asurziţi, zguduiţi, ne ghemuim sub camion şi, de frică, nici nu mai suflăm.

Către ora unu dimineaţa şi-ar face parcă loc o acalmie. Dintr-un salt sînt la cort, să caut păturile. Izbutesc să le găsesc sub o învălmăşire de lăzi grele şi de scînduri care au căzut cînd a explodat prima bombă. Dacă am fi fost acolo, ne-am fi pomenit cu toate în cap.

Mă întorc la camionul nostru de sub care, între timp, Jacques a şi ieşit: se scutură de praf înjurînd.

Deodată, dinspre Arromanches, unde sînt concentrate convoaiele, se ridică o jerbă de trasoare şi, asemenea unei plite de aragaz ale cărei ochiuri se aprind rînd pe rînd, tot cerul se reacoperă de flăcări într-o clipită. Proiectoarele spintecă umbra, ţîşnind ca nişte drăcuşori dintr-o cutie şi încep să pipăie cerul.

Pe o rază de douăzeci de kilometri în jurul benzii noastre se găsesc, fără îndoială, vreo trei mii de piese A.A. şi pentru că instalaţiile radar sînt primitive, iar comanda nu e centralizată, toate aceste tunuri – Bofors, de 3,5 ţoli, de 7 ţoli etc. – trag în baraj oarecum la întîmplare, toate odată. Muniţiile par inepuizabile, iar cei de la antiaeriană nu-şi ridică piciorul de pe pedale.

Junkers-urile *88* şi *Dornier*-ele *217*, care se schimbă din cinci în cinci minute în formaţii de cîte douăsprezece, evoluează în inima acestui infern, dînd drumul bombelor în toate părţile. Aceasta nu are nici o importanţă, căci capul de pod este într-atît de înţesat de trupe, de depozite cu muniţii, de concentrări de tancuri, avioane etc…, încît nemţii ating ţinta aproape de fiecare dată.

Visul acesta urît se prelungeşte pînă la 3 dimineaţa. Istoviţi, îngheţaţi, sfîrşim prin a ne prăbuşi în somn, dar sirena de alarmă ne trezeşte peste o oră.

Ieşim de prin camioane, năuci, murdari, prăfuiţi, bărboşi, cu ochii încercănaţi, cu gura încleiată şi… aproape că ne pierdem firea de emoţie, căci ne petrecusem noaptea sub un camion încărcat cu proiectile de 20 mm!

Clătinîndu-ne pe picioare, cu respiraţia tăiată, ne ducem la camarazii noştri (care nu sînt nici ei într-o stare mai bună), lîngă popotă, unde se face coadă pentru o picătură de ceai. Şi treaba se lungeşte, căci nu-s decît cinci gamele, ceaiul este fierbinte, iar noi sîntem douăzeci şi patru.

Îi regăsim pe cei doi interlocutori canadieni întîlniţi în ajun, pe care i-am crezut pulverizaţi de explozie:

— O, ştiţi, ne spune cu modestie unul dintre ei, acum sîntem foarte tari la sprint. De o săptămînă de cînd ne aflăm aici, am devenit de neîntrecut!

În clipa aceea auzim vuietul mai multor motoare care se apropie. Toată lumea se caţără pe taluzul ce tiveşte pista, să vadă mai bine. Zbang, zbang, zbang! Trei *Focke Wulf*-uri în razmot sar gardul viu la cealaltă extremitate a aerodromului şi deschid focul.

Îmi amintesc că am auzit şuierul cîtorva gloanţe, explozia cîtorva proiectile în faţa noastră pe aerodrom, stîrnind nori de praf şi… pfuittt!… I-am bătut pe canadieni cu o bună bucată de drum. În adăpost, o avalanşă de piloţi, de gamele, de căni cu ceai, biscuiţi, cizme de zbor…

Din cauza acestei istorii, nu ne-am putut primi nici ceaiul.

Ne întoarcem la Ford pentru ora dejunului – mai puţin cu patru avioane, distruse ori avariate în timpul bombardamentului.

Petrecem două ceasuri sub şfichiul unor duşuri foarte calde.

✶

Programul de construire a A.L.G.[*] a fost peste măsură de întîrziat în sectorul nostru, datorită neaşteptatei rezistenţe a nemţilor la Caen, care, potrivit prevederilor, trebuia ocupat în după-amiaza zilei Z.

În realitate, primele trei piste construite se află, practic, sub

---

[*] Terenuri de aterizare înaintate.

focul bateriilor grele A.A. de 88 mm. Bazenville, unde am aterizat în urmă cu patru zile a trebuit să fie abandonat.

Pînă în cele din urmă, aerodromul nostru va fi B-11, la Longues. Personalul de la sol, dimpreună cu eşalonul rulant, corturile şi camioanele noastre pleacă desearā pentru a ne pregăti baza, astfel că urmează să ne instalăm definitiv în Franţa, de unde vom trece la acţiune în seara zilei de 18 iunie.

S-au împlinit patru ani bătuţi, bob numărat, de cînd generalul de Gaulle a declarat la radio Londra:

„Nimic nu-i pierdut, căci acest război este un război mondial. Aceiaşi factori care ne-au biruit pot aduce într-o bună zi victoria."

Ne întoarcem acasă cu arma în mînă.

17 iunie 1944

Plecăm definitiv în Franţa. La ora 8,30.

Cu două minute înainte, o veste deloc încurajatoare: trei sferturi din materialul nostru s-a scufundat prin torpilarea navei TCC, care transporta personalul nostru din primele eşaloane. Maiorul Grant, medicul, precum şi doi ofiţeri de intendenţă sînt daţi dispăruţi.

Panică mare. Alerg cu motocicleta lui Jacques, să-mi adun lucrurile. Fireşte, ca de obicei, am prea multe de luat cu mine. Mecanicii mei nu fac altceva decît să înşurubeze şi să deşurubeze panourile demontabile ale *Spit*-ului meu, pentru a înghesui un maximum de bagaje într-un minimum de spaţiu. Abia mă mai pot aşeza Deie Domnul să nu se ivească vreo luptă în timpul patrulării, căci abia mai pot manevra comenzile. Neîndemînaticul meu mecanic îmi sparge minunatul termos dăruit de Hazel. Îmi vine să turbez! De nu s-ar desprinde sacul paraşutei, care de bine de rău a fost legat în sfori după instalaţia de radio; ar bloca cu siguranţă comenzile. Placa dorsală a blindajului a fost deşurubată, pentru a se putea vîrî acolo sacul meu cu aşternut şi trei pături suplimentare. Aparatul foto, dimpreună cu casca de oţel, sînt legate de pompa de mînă.

Am şi doi cîrnaţi uriaşi, dăruiţi de popotierul de la Ford; apoi, pistolul, muniţiile şi vesta de salvare în care am îndesat portocale.

Odată instalat şi închingat în carlingă, mi se aruncă vreo douăsprezece pîinişoare rotunde, proaspete, destinate

personalului eşalonului mobil, care de opt zile nu a avut parte decît de biscuiţi…

Nu ştiam încă unde vom ateriza; B-5, prevăzut întîi a fi aerodromul nostru, a fost iarăşi ocupat de nemţi.

Toată noaptea am lucrat pentru a pune la punct cît mai multe avioane cu putinţă. Ca urmare, plecăm cu un număr de optsprezece. Escadrila 132 are douăzeci, iar a 453-a – şaptesprezece. Toate aceste *Spit*-uri se îngrămădesc, cum pot şi ele, în mare neorînduială, pe pista de plecare. Ca prin minune nu are loc nici o ciocnire.

Toată lumea decolează fără necazuri şi izbutim să alcătuim formaţii de cîte patru. Fac formaţie cu căpitanul, care avea să fie silit să se întoarcă la Ford, după doar cîteva minute de zbor, din pricina unor buclucuri de ordin mecanic. Ieşirea se desfăşoară fără incidente. La scurtă vreme după aterizarea noastră la B-9 – Bazenville – ne-am şi aruncat într-o tranşee, spre a ne adăposti de obişnuitul nor de praf, cînd iată că aproape o duzină de *Messerschmitt*-uri vin să patruleze deasupra aerodromului, pentru a efectua acoperirea o două *Focke Wulf*-uri care executau un atac la sol asupra lui B-7. O escadrilă de *Spitfire* norvegiene intră în horă, astfel că un *109* este doborît la cîteva sute de metri de noi. Neamţul sare cu paraşuta.

Toată ziua se scurge pe B-9 – dogoare, nisip, colb în ochi, în nas, în gură. Nimic de mîncare, nici băutură. Ţigările sînt şi ele pe sfîrşite. Cît de rău îmi pare după termosul meu plin cu ceai bine îndulcit! În timpul aşteptării de alarmă stau de vorbă cu cîţiva ţărani veniţi să caşte gura la avioanele noastre. Ce mai încolo şi încoace, au aerul că-şi bat joc grozav de ce facem noi, iar ceea ce îi preocupă mai ales este faptul că văd banda noastră de zbor muşcîndu-le din ţarini.

După-amiază executăm cîteva patrulări, în formaţii de cîte patru; bombele ni le semănăm asupra unor obiective diverse. De a mea mă descotorosesc pe micul pod de la Mézons.

La ora cinci, masa în curtea unei ferme. Mueam de foame, nu alta. Un isteţ a izbutit să găbuiască nişte cartuşe a cîte 200 ţigări; ce binevenite sînt! Ferma se găseşte la marginea unei pădurici; totul pare atît de calm… şi departe de război… Bubuitul artileriei care macină Caen-ul ajunge pînă la noi în răbufniri, asemenea

unor tunete dintr-o seară de vară.

Între timp, în faţa noastră, într-un lan frumos, cu grîu de aur, care se întinde pe clina dealului, trei tancuri Sherman prefăcute în tăciuni. Foarte aproape de locul acela, la umbra unui gard din măcieş înflorit, un mormînt proaspăt, acoperit cu flori; şi o tăbliţă simplă bătută în crucea de lemn:

Aici odihnesc rămăşiţele a nouă soldaţi şi ofiţeri
din batalionul 10 al Royal Armored Corp[1]
Au murit pentru Franţa.
Rugaţi-vă pentru ei.
13 iunie 1944.

Puţin mai departe, în spatele gardului viu, un tanc Tiger, nimicitorul celor trei Sherman, uriaş şi îngrozitor ca şi cadavrul unui monstru preistoric; a fost lovit de un *Typhoon* lansator de bombe-rachetă. La prima vedere, pare intact. Apropiindu-te, desluşeşti trei orificii mici – două deasupra uneia dintre şenile, iar celălalt în chiar inima crucii negre de pe turelă, sub ţeava lungă a tunului de 88. Curioşi, Jacques şi cu mine ne ducem să-i cercetăm interiorul. O masă informă, rău mirositoare, asemenea unui cauciuc ars s-a scurs pe scaunul conductorului, pe cutiile cu muniţii şi acoperă podeaua. Scotocesc cu un băţ; greaţa mi se urcă în gîtlej cînd dau de o tibie, de care mai stau prinse cîteva tendoane…

Către sfîrşitul serii primim ordinul să aterizăm pe B-11, adică la Longues, în apropiere de Arromanches, unde se află instalat aerodromul nostru.

Opt avioane au misiunea de a executa patrularea de seară, în două formaţii. Ken conduce una, eu pe cealaltă. Avioanele rămase pleacă de-a dreptul la Longues. Jacques se oferă să ne instaleze cortul.

Patrulă – R.A.S.

Aterizăm la Longues şi-i reîntîlnim cu plăcere pe mecanicii

---

[1] Corpul regal de blindate.

noştri. Au lucrat, vreme de trei zile, la amenajarea bazei şi par nişte hirsuţi, nişte adevăraţi sălbatici…

A doua noapte în Franţa – patru raiduri nemţeşti în timpul nopţii – prin urmare nu închidem un ochi. Ciudat, ne sculăm ca să admirăm focul de artificii al apărării antiaeriene.

Plătim scump

Ce tragedie cumplită!

Trebuie să te fereşti de blestemaţii ăştia de vînători germani ca de ciumă – nu ştii niciodată cu cine ai de a face.

Ora 17,30. Conduşi de A.C.S., atacăm un convoi de camioane în împrejurimile Bény-Bocage-ului. Cu norii aceştia joşi şi cu blestemata asta de A.A., sistemul pe care îl inaugurăm, acela de a zbura în două patrule – una alcătuită din două avioane, alta din patru – nu-mi spune mare lucru.

Astăzi zbor cu o patrulă excelentă: Jimmy ca numărul meu 2, Bruce Dumbrell, ca numărul 3, şi Mouse Manson ca numărul 4. Cu ei nu mai este nevoie de multe explicaţii radiofonice. O simplă legănare din aripi, şi se află în poziţie aliniată – formaţie de urmărire şi luptă.

— *Hullo Pierre, two aircrafts at eleven o'clock!*[1]

Jimmy îmi anunţă două avioane mult înainte, la stînga. Ele zboară la rasul copacilor.

Le identific, de la trei mii de metri – sînt *Focke Wulf*-uri.

Previn pe A.C.S. care nu răspunde, larghez rezervoarele şi accelerăm.

Cîştigăm un uşor avans asupra lor. Pesemne că escortează ceva de pe drum, poate convoaie mari, prioritare, de camioane-cisternă pentru Panzer-ele încolţite înspre Bény-Bocage.

La o mie de metri, părăsesc acoperirea solului şi intru pe

---

[1] Alo, Pierre, două avioane la ora 11!

verticală, pentru a trece în poziţie de luptă. Ne zăresc îndată şi urcă rapid spre noi.

În aceeaşi clipă chiar A.C.S. şi numărul său 2 ne taie calea şi trec printre noi ca orbii. Pentru a evita o ciocnire, degajez, dar formaţia patrulei mele este ruptă.

Îndrăzneţi, cei doi nemţi atacă la verticală.

Sînt doi tipi puternici. Manevra lor temerară mă lasă cu gura căscată.

Luasem, ce-i drept, măsuri ca să le tai calea în nori, dar nu mă aşteptasem să-i văd peste noi atît de iute. Datorită greşelii acestui nou comandant de escadră am pierdut avantajul iniţial.

Înainte chiar de a fi putut executa cea mai mică mişcare de apărare, un uriaş motor în stea îmi răsare în parbriz, iar jetul unor trasoare mă orbeşte… Instinctiv trag de manşă, simt vîrtejul elicei sale asupra ampenajelor mele; evit la timp un copac.

Virez cu disperare, cu manşa în pîntece, la timp pentru a vedea la sol o explozie formidabilă, un nor gros şi negru lîngă o fermă. O aripă a *Spit*-ului se smulge de la locul ei…

A.C.S. şi numărul său 2 au dispărut.

Al doilea *Focke Wulf* urmăreşte un *Spit* care pare afară din cale de înnebunit, dar care reuşeşte să se strecoare în nori, nu înainte de a fi încasat două, trei proiectile.

Îl angajez pe neamţ, care întoarce atît de strîns, încît trec pe lîngă el fără să pot executa o corecţie necesară tragerii. Atenţie, ăsta ştie multe…

— *Hullo Max Red Section, Red Two here, please help me; I have had it!*[1]

Este Jimmy care cheamă în ajutor.

Fock Wulf-ul se întoarce spre mine cu perfidie, în glisadă; sînt deci silit să degajez atît de puternic, încît rup legătura şi nu-mi revin decît exact la timp, la rasul copacilor, prin o jumătate de tonou foarte riscant, cu inima la gură.

Ţintesc la rîndu-mi *Focke Wulf*-ul, dar animalul alunecă iscusit pe aripile-i scurte şi îmi scapă.

Iau din nou înălţime, executînd un Immelmann.

A.A. se porneşte iarăşi – deci iarăşi obişnuita încîlceală de săgeţi roşii şi verzi.

---

[1] Alo, secţiunea Max Roşu, aici Roşu 2, ajută-mă, m-au văzut!

Urc spre nori cu motorul în plin.

Focke Wulf-urile au dispărut: lupta a durat poate şaizeci de secunde.

În clipa aceea, în faţa mea, zăresc un *Spitfire* care coboară în zbor planat, cu elicea în ralanti. Din radiatoarele-i găurite ţîşneşte un nor prelung de glicol aprins…

Cînd îi citesc matricola, un şoc îmi taie răsuflarea – LO-S înseamnă Jimmy…

Tree foarte aproape de el, să văd bine şi chem:

— *Hullo Jimmy, are you O.K.?*[1]

Nici un răspuns.

Aş vrea să fac ceva, să-l ajut, să nu asist neputincios şi îngrozit la moartea unui bun prieten… Nu pot desluşi în carlingă decît o formă imprecisă, mototolită, prăbuşită peste manşă, iar în spate, chiar pe fuselaj, un şir de sfîşieri în seton, spaţiate regulat…

— *Bail-out, try, please, for Christ's sake, Jimmy!*[2]

Uşurel, *Spit*-ul trece într-un picaj din ce în ce mai accentuat, de parcă ar fi vrut să execute o buclă exterioară. Închid ochii; o greaţă amară îmi urcă în gîtlej…

…Pe marginea unei şosele, un morman de jăratic şi atît.

În timp ce mă întorc la bază, simt lacrimi prelingîndu-mi-se pe obraji.

Ce va spune Max? Şi toate acestea din pricina lui Clueless Claude. De s-ar fi întors Dumbrell. Să fii bătut în asemenea condiţii – patru contra doi – e o ruşine! Fă, Doamne, să se fi întors Bruce, căci singur nu m-aş pricepe să explic toată istoria!

Bayeux… Şi, în sfîrşit, Longues.

Văd un grup care se agită în jurul unui *Spit* strivit la marginea şoselei. Fac o trecere pe deasupra, să verific. Pilotul, cerul fie lăudat, face semne cu braţele. Este Bruce, teafăr.

După aterizare, îl găsesc pe Shunderland prăbuşit. A fost înlocuit, atunci chiar, la comanda sa iar moartea lui Jimmy, cea a lui Mouse Manson, prietenii săi intimi, îl copleşeşte. Cînd află în ce împrejurări, îl apucă una din furiile acelea cumplite şi, dimpreună

---

[1] Alo, Jimmy, eşti bine?

[2] Sări, Jimmy, te implor în numele cerului, sări!

cu căpitanul, îl ţinem să nu facă o nebunie.

Ne hotărîm ca după cină să mergem la James Rankin, spre a-i vorbi deschis despre situaţia îngrozitoare pe care a creat-o venirea noului comandant de escadră.

Ken Charney trece provizoriu la comanda escadrilei, pînă la înlocuirea lui Max, iar Jonssen, norvegianul, ia în primire secţiunea B.

O luptă în ceaţă

29 iunie 1944

Plouă cu găleata; pe geamurile boltite ale carlingii mele, apa se prelinge în mii de firişoare, asemenea unui păr lung, unduitor la nesfîrşire.

Din pricina presiunii aerului, apa se infiltrează pe la îmbinări, se adună în fîntîniţe care curg de o parte şi alta a colimatorului şi îmi cad pe genunchi. Pe fiecare pulpă văd cum se lăţeşte pe pantaloni, clipă de clipă, o pată umedă.

Cobor şi mai mult, printre copacii pe care, prin toată mizeria asta, mai degrabă îi ghicesc decît îi văd.

Marame de ceaţă stau agăţate de coamele dealurilor.

Repet inconştient, ca într-o obsesie: o să intru într-o linie de înaltă tensiune… o să intru… o să intru…

Deodată cerul se lărgeşte şi, ieşit din pînza ploii, mă afund într-o cavernă întunecoasă cu reflexe verzui ca de acvariu, străjuită de coloane de ploaie. Un licăr straniu izbuteşte să se strecoare prin spărturile norilor, clădind curcubeie palide ce se anină de plafonul tîrîtor asemenea unor pînze de păianjen.

Apoi din nou afundarea într-un abur opac care estompează contururile peisajului, ascunzîndu-i capcanele. Pe cupola carlingii şuviţele de apă încep a se împleti.

Fiecare din virajele executate anume pentru a evita şuvoirea apei mă face să mă pierd tot mai tare. Înnebunit, zguduit de

manevre violente, compasul se învîrteşte încet ca o sfîrlează vlăguită, se opreşte o clipă, apoi, cu părere de rău parcă, porneşte iar, în sens invers. Mă rătăcesc cu adevărat.

Orizontul îngust dezvăluie un şir de coline necunoscute, scăldate în lumina amurgului; drumuri neştiute se urmează unele după altele, se întretaie, satele înecate în ceaţă se învălmăşesc. Printr-o uşă deschisă, văd pîlpîind în prag, o clipă, licărul cald al unui foc…

Nu pot nicicum determina poziţia. Nu îndrăznesc să cer prin radio un cap. În fiece clipă mă aştept să nimeresc într-o zonă cu A.A., în mijlocul unui aerodrom sau al unei gări de triaj straşnic apărate.

Încep să simt neliniştea singurătăţii – totul pare duşmănos. Din fiecare gard viu, din fiecare răspîntie ori lizieră mă aştept să văd ţîşnind jetul ucigător al trasoarelor… Sînt pierdut… m-am rătăcit… m-am rătăcit… rătăcit… rătăcit…

Asta-i, nu am încotro! Urc prin mizeria care mă împresoară. Orizontul meu artificial e şi acum tot învălmăşit, dar o să risc un urcuş în P.S.V.[1], la clinometru, la limbă şi bilă.

Cupola carlingii s-a acoperit de abur.

Urc vertical, cu ochii ţintă la aparatele de bord.

Avionul e cu totul înfăşurat în ceaţă. Nu-i mai văd nici vîrfurile aripilor pe care le simt scuturate de nevăzute vîrtejuri de aer călduţ.

Ies la trei mii de metri, în mijlocul unui labirint de nori. Cumuluşi nemaipomenit de mari, în formă de turle, ţîşnesc din masa lor, săgetează cerul albastru pînă la înălţimi ameţitoare, formează canioane, culoare ciclopice cu pereţi de zăpadă orbitoare…

Decupată de soare, umbra *Spit*-ului meu se aseamănă cu un marsuin zbenguindu-se în siajul unei nave. Ea sare din nor în nor, le împrumută forma, se apropie, se depărtează, se mistuie prin spărturile lor, escaladează albele ziduri.

Cu direcţia de zbor spre nord, – sînt în afara razei de acţiune a antiaerienei – urc către coastă, unde îmi va fi mai uşor să determin poziţia.

Oricum, mă simt tare singur, iar sentimentului de

---

[1] Zbor fără vizibilitate.

independenţă pe care ţi-l dă vînătoarea liberă îi ia locul unul de vagă nelinişte. În ultimele zile, nemţii au acţionat puternic pe meleagurile acestea şi aş prefera, acum, să fiu însoţit…

Încep să cercetez cu atenţie soarele şi albastrul cerului. Pentru oricine s-ar găsi deasupra, *Spit*-ul meu se detaşează probabil pe fondul norilor, vizibil de la distanţe kilometrice.

Arunc o privire asupra benzinei – încă vreo cincizeci de galloni…

Minutele se scurg. Cred că mă aflu acum destul de aproape de coastă şi aş dori mai degrabă să ies pe sub nori deasupra Franţei, decît să răsar în mijlocul Mînecii, deasupra unui convoi naval american cu apărare A.A. slabă…

Nu am consumat nici măcar un proiectil din tunurile mele şi poate că aş putea preface în ţintă un camion german.

În timp ce tocmai ocolesc un nor, descopăr pe neaşteptate cam zece puncte negre care se apropie cu viteză, cu o viteză atît de mare, încît m-au ajuns înainte ca eu să fi putut schiţa cea mai mică manevră.

Zboară la dreapta mea.

Drace! Sînt *Focke Wulf*-uri!

M-au identificat şi ei prea bine, astfel că se desfac în formaţie perfectă, de cîte două, spre a-mi tăia retragerea. Eu eram în regim de croazieră; ele făceau cam 580 km pe oră: nici o nădejde să scap urcînd – două dintre ele se şi află dealtfel pe verticala mea, legănîndu-şi aripile…

Trebuie să izbutesc o fugă în nori şi să scap de ele în P.S.V.

Pentru o fracţiune de secundă mă găsesc în spirală coborîtoare cu o pereche de *Focke Wulf*-uri deasupra, o alta execută o trecere frontală, alta dedesubt şi în sfîrşit ultima care ia poziţie pentru a-mi tăia retragerea…

Lansatorul de bombe agăţat între cele două radiatoare îngreunează *Spit*-ul şi-i micşorează viteza. Trebuie să mă descotorosesc de el. Trag cu disperare de maneta de largare, dar aceasta, givrată probabil, rezistă… Lac de sudoare, mă proptesc în ea îndîrjit, trag cu putere – dar maneta cedează şi îmi rămîne în mînă, dimpreună cu o bucată din cablul de transmisie…

Evit o trecere laterală, mulţumită unui glisaj rapid, şi, înainte ca o altă patrulă să atace, lăsîndu-mă cu toată greutatea trupului

pe comenzi, fac din nou un viraj răsturnat în partea opusă…

Drace!…

Tunurile mele continuă să fie zăvorîte, iar *Focke Wulf*-ul care a provocat apăsarea instinctivă a degetului meu mare pe trăgaci, în timp ce el îmi apărea în colimator, defilează la zece metri distanţă de mine…

Dumnezeule! Unde au dispărut toţi nemţii? Nu mai văd decît patru!

Îmi amintesc vag de regula vitală: *Look out for the Hun you don't see: that's the one that will shoot you down!* – „Întotdeauna, neamţul pe care nu-l vezi te doboară…"

Trag atît de tare de manşă, încît o clipă ameţesc.

Nici nu pot întoarce capul, dar simt că cei care au dispărut sînt acolo, deasupra, că aşteaptă doar un prilej să se năpustească.

Evit la timp o rafală de trasoare, degajînd brusc în sus; din nefericire, manevra aceasta mă face să pierd din terenul cu atîta trudă cîştigat şi care mă purta spre norul meu salvator.

Sînt lac de apă. Un tremur nervos în piciorul stîng îi răpeşte acestuia toată puterea. Mă fac mic în carlingă, îmi lipesc coatele de trup şi îmi plec capul, astfel încît să fiu mai bine acoperit de placa de blindaj dorsală.

Trasă de forţa centrifugă, masca de oxigen îmi lunecă şi îmi astupă nările. Nu pot să o împing la loc, căci amîndouă mîinile sînt încleştate pe comenzi. Încerc să respir pe gură şi simt un firicel de salivă prelingîndu-mi-se de-a lungul bărbiei pînă la fular.

Totul nu mai este acum decît o chestiune de timp. Nemţii sînt siguri de pielea mea; atacurile lor, perfect coordonate – o trecere la dreapta, urmată de una la stînga – mă vor prinde dintr-o clipă în alta la strîmtoare… Membrele mi se îngreunează; tendoanele şi muşchii gîtului se contractă, arterele îmi zvîcnesc puternic în tîmple, la încheietura mîinilor, sub genunchi.

Praful, bulgăraşii de pămînt adunaţi sub scaun, desprinşi din pricina violenţei manevrelor mele zboară prin carlingă, iar o picătură de ulei noroios îmi intră în ochi ca un ascuţiş de lance.

Deodată, un snop de trasoare mă împresoară strîns. Arunc o privire în oglinda retrovizoare şi îmi simt inima zvîcnind în gît; la mai puţin de cincizeci de metri în spatele meu, cu aripile iluminate de focul celor patru tunuri ale sale, un *Focke Wulf 190*.

Ca prin vis îmi amintesc că o secundă am fost paralizat, îngheţat pînă în măduva oaselor, că am simţit atunci un val fierbinte împroşcîndu-mi faţa. Instinctul de apărare a acţionat pe dată; o lovitură zdravănă de picior în palonier, manşa trasă pînă în pîntece, apoi către pulpă fac ca avionul să zvîcnească într-o singură mişcare continuă. Violenţa propriei mele manevre mă uimeşte. Un văl negru îmi trece prin faţa ochilor. Simt atunci în fuselaj ca o sfîşiere: ffrrraafff!… zbang! Din fericire, placa de blindaj dorsală încasează toate schijele…

Mă regăsesc pe spate şi-i văd pe cei patru asaltatori ai mei, surprinşi de neaşteptata-mi evoluţie, defilînd sub mine.

A sosit momentul. Trec pe verticală şi mă afund în stratul de nori.

Sînt salvat!

Îmi stabilizez de bine de rău aparatul – mai mult rău decît bine, căci instrumentele s-au dereglat – şi oftez a uşurare. Încerc comenzile. Totul pare să răspundă. Temperaturile motorului sînt normale – nici o parte vitală a aparatului nu pare să fi fost atinsă, în nici un caz prea grav.

Evoluez timp de trei sau patru minute, schimbînd capul compas din treizeci în treizeci de secunde. Acum cred că i-am pierdut pe drum; oricum, este mai prudent să ieşi pe sub nori, decît pe deasupra, unde pesemne că mă aşteaptă.

Acum, mă simt mai pierdut ca oricînd şi nu mi-au mai rămas decît 30 galloni de benzină… Nu-i chip de determinat punctul în care mă aflu, căci harta nu cuprinde şi regiunea aceasta. Fac greşeala – aveam să-mi dau seama mai pe urmă – să iau cap compas spre nord-est, întrucît credeam că în timpul luptei am deviat spre vest.

Trec peste un rîu larg, care nu poate fi decît Sena; dar reperul este vag: Sena are meandre, iar vizibilitatea mea – infectă. Nu cutez să cobor din nou spre Le Havre, căci de-a lungul fluviului nemţii au instalat puternice poziţii A.A., spre a ocroti podurile neîncetat atacate de avioane *Thunderbolt* şi *Typhoon*.

Trebuie să iau o hotărîre: benzina scade. Reduc la minim gazele şi trec elicea pe pas mare.

Am impresia că mă aflu cam la cincizeci de kilometri sud-est de Rouen. Zbor chiar dedesubtul norilor, pentru a mă putea

refugia în ei de îndată ce A.A. va trage asupră-mi şi înaintez de-a lungul unei căi ferate, care trebuie să mă readucă la Rouen, fără prea multe necazuri. Aş putea, la nevoie – dacă ocazia se prezintă – să presar vreo duzină de proiectile peste o locomotivă.

Tocmai analizam aceste perspective optimiste, cînd la o mie de metri înaintea mea apare un avion urmînd aceeaşi linie. Îmi balansez *Spit*-ul, pentru a examina mai bine pe cel întîlnit; este un avion german, un *Focke Wulf 190*.

Sînt sigur că nu m-a văzut. Trebuie să fie unul din blestemaţii ăia care m-au făcut să trec prin clipe grele; pesemne că s-a pierdut de complicii lui prin ceaţă…

O discretă privire în juru-mi mă încredinţează că sînt singur. Cu prudenţă, „în vîrful picioarelor”, mă pregătesc de răzbunare.

Nu îndrăznesc să împing prea tare maneta de gaze pentru a-l ajunge din urmă, căci benzina mi-e drămuită. Mă mulţumesc să pic uşor, transformînd cei patru sute metri ai mei de altitudine în viteză, şi mă plasez exact în spatele lui, în unghiul mort al ampenajelor unde nu mă poate vedea, la mai puţin de trei sute de metri. Inconştient, pilotul *Focke Wulf*-ului se distrează sărind peste stîlpii de telegraf şi peste gardurile vii ce tivesc balastul, zbenguindu-se în dreapta şi în stînga, ceea ce îl transformă într-o ţintă dificilă…

Trag uşor de manşă, pentru a evita efectul contracurentului şi îl ochesc. Îmi umple acum colimatorul, al cărui reticul strălucitor dansează pe cupola carlingii sale.

Trăiesc într-adevăr senzaţia că săvîrşesc un asasinat, în clipa în care apăs pe trăgaci. Fireşte, prima rafală – singura – îşi atinge ţinta, iar *Focke Wulf*-ul se mistuie într-un nor de ţăndări.

După ce fumul s-a mai risipit, îl văd intrînd într-un viraj la stînga, cu o jambă a trenului de aterizare pe jumătate scoasă, cu motorul în flăcări. Seceră şirul de copaci ce tivesc şoseaua din apropierea unei bariere şi se fărîmă pe o cîmpie învecinată unde şi explodează.

Mai trec de două, trei ori pentru a filma rămăşiţele care ard – spre a dobîndi omologarea – şi mă întorc la bază.

Întoarcerea este un coşmar, căci benzina mi-e măsurată pînă la ultimul strop. Wing Commander Yule mă îmbărbătează prin staţia de radio, şi îmi dă un cap compas direct, adăugînd că, de

prefer, mă poate deturna spre un convoi unde voi sări cu paraşuta.

Mai bine încerc, totuşi, să mă întorc la bază. În trecere recunosc viaductul Mirville, pe care noi îl bombardasem în picaj cu cîteva săptămîni în urmă. Nemţii au început să repare cele două arcuri tăiate ale podului: mă strecor şi scap de proiectilele scuipate din direcţia eşafodajelor.

Aterizez pe B-11, numai cu patru litri de benzină în rezervoare şi mă las ocărît, nu glumă, pentru faptul că m-am plimbat singur atît de departe, fără să dau de ştire nimănui.

Trei victorii şi sfîrşitul

2 iulie 1944

— *Scramble, South-East of Caen. As many aircrafts as possible!*[1]

Urletul lui Frank ne smulge din toropeală.

Panică mare! Unde sînt piloţii? Avioanele sînt pregătite?

Majoritatea piloţilor se află la masă şi, fiindcă escadrila s-a întors tocmai din misiune, doar cîteva avioane sînt alimentate.

Îmi iau în trecere casca din cui, caut o clipă mănuşile, pe urmă renunţ; şi, încheindu-mi înfrigurat vesta de salvare, cer în fugă lungimea de undă a operaţiei.

— *Channel „B”! Hurry up for Christ’s sake!*[2] îmi strigă Ken, care a şi pornit într-o goană, ca un bezmetic, spre avionul său.

Din fericire bătrînul meu LO-D este pregătit, iar mecanicii mei, care au auzit soneria de alarmă imediată, s-au şi urcat pe aripă, îmi întind paraşuta pe jumătate încheiată, pe care mi-o trag pe mine ca pe o vestă, în timp ce Woody îmi porneşte motorul.

Mă leg repede în chingi. Trei avioane din secţiunea B şi-au şi luat zborul într-un nor de praf, iar Ken mă aşteaptă cu motorul în

---

[1] Decolare de alarmă, sud-est de Caen – cît mai multe avioane cu putinţă!

[2] Frecvenţa „B“! Dumnezeule, grăbeşte-te!

ralanti, la marginea pistei. Iau poziţia şi plecăm.

Vremea e ciudată: 8/10 acoperit la nouă sute metri, 5/10 la două mii şi un banc mare de stratus[*] peste tot sectarul nostru, pînă la canalul Orne. La trei mii cinci sute metri, o pătură de 10/10 de strato-nimbus.

Ken şi cu mine izbutim să-l ajungem din urmă pe Frank, căpitanul şi pe Jonssen norvegianul, la o mie opt sute de metri deasupra Caen-ului.

Controlul operaţional ne dă direcţii vagi de patrulare şi indicaţia de atenţie în ce priveşte două avioane neidentificate care circulă în nori, prin preajma noastră.

Urcăm pînă la două mii de metri, exact pînă la nivelul celui de al doilea strat de nori. Departe, de neatins, se văd cîteva puncte suspecte printre norii cumulus.

Deodată răsună în căşti glasul lui Frank:

— *Look out chaps. Prepare to break port!*[1]

Execut un uşor viraj la stînga, ridic ochii. O masă compactă, de patruzeci de vînători germani, ţîşneşte din nori, la o mie metri de noi. Încă nu-i putem identifica – or fi *Messerschmitt*-uri ori *Focke Wulf*-uri – dar un lucru e sigur, sînt nemţi. Nu te poţi înşela asupra felului lor de a zbura – legănările neliniştite şi nervoase ale aripilor, formaţia lor, la prima vedere dezordonată.

Un ameţitor val de căldură mi se urcă la cap, iar mîna îmi tremură atît de tare, încît sînt nevoit să execut de trei ori gestul de a scoate piedica tunurilor. Astăzi mă simt în formă.

Instinctul, mecanizat de lungile antrenamente, acţionează: strîng mai tare centura de siguranţă, mă ghemuiesc şi îmi urc picioarele pe palonierul de luptă.

Întărîtarea se strecoară în muşchi treptat, mă gîtuie. Temerile se spulberă toate. Degetele mele vibrează în armonie cu comenzile, aripile avionului cresc parcă din pîntecele meu, iar pulsaţiile motorului îmi vibrează în oase.

Încep să urc în spirală.

Atenţie!

Primii cincisprezece nemţi dau drumul rezervoarelor suplimentare, se desfăşoară în evantai şi pică spre noi.

---

[*] Pînză continuă de nori.

[1] Atenţie, băieţi, pregătiţi-vă să degajaţi spre stînga!

— *Break port! Climbing!*[2]

Cu motoarele în plin, cu trei mii ture pe minut, facem faţă avalanşei.

Sînt *Focke Wulf*-uri *190*.

Spit-ul meu urcă la 45 de grade, agăţat de elice. Interceptez în trecere primul grup care pică în fir indian asupra formaţiei lui Frank; acesta săvîrşeşte greşeala de a pica spre nori, pesemne spre a lua viteză, uitînd de principiul vital: Să nu-i întorci niciodată inamicului spatele.

Izbutesc să trag în trecere o rafală asupra conducătorului patrulei germane, a cărui aripă se învăluie în lumina exploziilor, iar trei, patru răbufniri de fum alb pornesc şi se destramă în dîra acelui *190*.

Două *Focke Wulf*-uri „bot-lung” execută o trecere strînsă frontală, iar trasoarele Mauserelor lor MG 151 de 20 mm proiectează lungi tentacule strălucitoare, care unduiesc prin văzduh, încolăcindu-se apoi în lovituri de bici pe sub fuselajul meu.

Cerul începe să se învîrtească, sfîrtecat de cruci negre…

Într-un duel aerian, la şapte sute cincizeci kilometri pe oră, simţi mai mult decît vezi avioanele care se rotesc, anonime, pînă ce ochii ţi se fixează deodată asupra unuia dintre ele.

Iată şi adversarul meu!

Este un *Focke Wulf*. Se învîrte şi-i văd crucile negre tivite cu galben, carlinga în soare. Îşi leagănă aripile, caută şi el un adversar.

Iată-l prins în colimator. Voi deschide oare focul? Încă nu. Răbdare… e prea departe.

Dar m-a văzut, face o ranversare pe dreapta şi virează brusc. Două fire subţiri, albe, de condensare se ivesc la vîrful aripilor lui pătrate. Trece pe verticală, drept în văzduh, ca o lumînare. Deodată se întoarse pe spate cu atîta violenţă, încît inerţia continuă să împingă burta galbenă a avionului către soare, în ciuda comenzilor acţionate cu putere…

În sfîrşit, mi-e la îndemînă!

Degetul mare striveşte trăgaciul, iar tunurile mele zguduie ca

---

[2] Degajare pe stînga! Urcare!

o furtună aripile *Spit*-ului. Dintr-o mişcare a manşei fac în aşa fel ca reticulul luminos al colimatorului să lunece asupra neamţului, a elicei sale care taie încet văzduhul, asemenea unei patetice mori de vînt.

Sînt acum atît de aproape de *Focke Wulf*, încît îmi sar în ochi cele mai mici amănunte. Este un „bot-lung“, dintre cele noi nouţe, cu motor Daimler Benz în linie.

Am început a desluşi chiar şi flăcăruile albastre ale eşapamentelor, dîra de oxid lăsată de gazele ce ard de-a lungul fuselajului său. Spinarea îi este de un verde ca smaragdul, iar burta verde-deschis, culoarea ştiucilor pe care cîndva le pescuiam în Mayenne…

Dintr-odată, imaginea atît de clară, de limpede, se tulbură… Strălucitoarea carlingă se sparge bucăţele. Proiectilele mele de 20 mm intră, sfîşie, urcă spre motor într-un dans ucigător de explozii şi scîntei care ţopăie pe învelişul de aluminiu.

Apoi, erupţia de flăcări, de fum negru, gros, care tîrăşte după sine cocoloaşe incandescente…

Iadul acesta trebuie evitat. Mă las cu toată greutatea trupului asupra comenzilor, iar avîntul avionului meu îmi îngăduie să mai văd o singură dată doar *Focke Wulf*-ul care dispare în jos, ca o cometă prinsă de convulsii, spre giulgiul de nori ce acoperă canalul Orne…

Drama a durat numai cîteva secunde.

Nicicînd nu am simţit mai puternic ca în dimineaţa aceasta neaşteptata spaimă care te gîtuie după doborîrea unui avion inamic. Toată energia adunată pînă atunci se destramă dintr-odată, pentru a face loc unei senzaţii de oboseală. Toată încrederea aceea în tine însuţi dispare; trebuie reîncepută istovitoarea muncă de realcătuire a energiei, de ascuţire a atenţiei, de reîncordare a muşchilor istoviţi. În asemenea clipe ai lăsa cu plăcere totul baltă, dar iată că te lansezi în manevre nebuneşti, de parcă toate avioanele duşmane, toată acea Luftwaffe coalizată şi-ar îndrepta ameninţarea numai asupra ta…

Şi atunci se reaprinde scînteia, blocul carne-metal se reconstituie…

La dreapta mea, un *Spitfire* degajează şi pică în spatele unui

Focke Wulf; întrezăresc vag matricola LO-B – este Ken. Trebuie să-i asigur acoperirea şi, în timp ce evit cîteva treceri hotărîte ale mai multor *Focke Wulf*-uri *190*, prea repede lansate pentru a mă putea urma într-un viraj strîns, cobor în spirală.

Ken trage; din aripi încep a-i izvorî lungi dîre de fum brun şi un şirag de tuburi arse.

Preocupat, slăbesc o clipă supravegherea.

O umbră ţîşneşte, îmi acoperă carlinga. Ridic capul. La zece metri deasupra mea, uriaş, un *Focke Wulf*, cu burta-i cenuşie mînjită de ulei, mă depăşeşte. Nu m-a nimerit şi deschide focul asupra lui Ken.

Instinctiv, reduc complet gazele, trag uşor de manşă şi mi-l aliniez pe duşman în colimator; deschid, de la mică distanţă, focul. Jetul de oţel scuipat de patru mitraliere şi două tunuri de la aproximativ cincizeci de metri pătrunde în chiar încastrarea aripei drepte cu fuselajul. Zguduit, *Focke Wulf*-ul glisează cu putere spre stînga, apoi, învăluită într-o jerbă de scîntei, aripa dreaptă se îndoaie, se desprinde într-o largă mişcare circulară, zdrobeşte ampenajul şi trece ca un vîrtej la cîţiva metri de mine, într-o ploaie de sfărîmături.

Abia revenit din uluire, sînt atacat de alte şase *Focke Wulf*-uri. Un dans deşănţat. Mă zbat, leoarcă de sudoare, ca un drac într-un agheasmatar. Manşa lunecă în mîna-mi umedă şi fără mănuşă, zgîriind-o.

La opt sute de metri deasupra mea, patrula lui Frank se apără cum poate în mijlocul unei înviforate mase de *Focke Wulf*-uri.

Singurul mijloc de a ieşi din bucluc este să se menţină într-un viraj continuu, în timp ce toate avioanele duşmane îşi urmează tactica obişnuită: atacuri în picaj urmate de „lumînări”. Anumiţi factori ne sînt dealtfel în avantaj. Luptăm la douăzeci kilometri de baza noastră, în timp ce aviatorii de vînătoare germani se află la două sute de kilometri de ale lor. Ei vor fi primii siliţi să abandoneze lupta.

Totuşi, manejul acesta mă plictiseşte. Reuşesc să agăţ unul care întîrzie în punctul culminant al virajului său: vreo zece proiectile de-ale mele îi explodează sub burtă, astfel că ceea ce urmează este căderea în vrie, cu trena aceea de fum gros şi negru. A te ţine după el ar fi primejdios: m-aş pomeni cu cel puţin

şase atacatori. Ei şi! Dacă omologarea va fi îndoielnică, mă voi mulţumi să-l văd declarat „probably destroyed“ (probabil distrus).

Părerea mea de rău nu ţine mult; altele îmi sînt grijile. Îmi cheltuiesc cele aproape douăzeci de proiectile care mi-au rămas în încărcător, direct asupra unui *Focke Wulf*, pe care îl prind în toiul unui impecabil tonou. De ce i-o fi venit ciudatul gînd să execute un tonou în chiar mijlocul luptei? Dar cum spun englezii: *there is a place and a time for everything!*[1]

Oarecum scîrbite, *Focke Wulf*-urile încep să o lase mai moale, astfel că în afară de trei, patru care continuă să se bată vîrtos, celelalte iau direcţia sud.

Profit de lucrul acesta, pentru a mă face nevăzut, cu discreţie, în nori…

Sînt ca şi nebun de fericire, căci am dobîndit trei victorii în patruzeci de minute, trei victorii dintre care două vor fi omologate şi am avariat alte două aparate.

Îmi ofer luxul de a executa cinci tonouri în cinstea victoriei deasupra aerodromului Longues… Spre marea bucurie a ţăranilor…

*

Într-o zi, la Cartierul General al Diviziei 83 din Armata aeriană tactică, şeful Serviciului Personal a însemnat cu o linie roşie fişa aspirantului Pierre Clostermann din escadrila 602. El a adăugat în margine:

Awarded Distinguished Flying Cross – operational rest from 7-7-1944.[2]

În aceeaşi seară chiar, la postul de comandă al escădrilei 125, sosea o telegramă.

30 973 (F) P.H. Clostermann trebuie retras imediat operaţii active stagiul de operaţii terminat stop se va întoarce în Regatul Unit stop şapte zile permisie stop apoi se va prezenta la direcţia legătura aeriană interaliată şi la Comandamentul Aviaţiei de Vînătoare pentru nouă repartiţie după consultarea Forţelor aeriene franceze stop executarea la recepţie stop confirmaţi stop semnat Vice Mareşal al Aerului H. Broadhurst Comandantul

---

[1] Există un anume loc şi timp pentru fiece lucru.

[2] Se conferă decoraţia D.F.C., iese din regim operaţional, pentru odihnă, la 07-07-1944.

Diviziei 83.



Împreună cu Jacques, mă întorc dintr-o misiune de mitraliere în regiunea Saint-Lô.

Am fost întîmpinaţi de o A.A. dezlănţuită, de-a lungul unui drumuleţ înfundat, înţesat de camioane germane.

O singură trecere a fost de-ajuns spre a mă dezgusta. Un proiectil de 20 mm a explodat pe placa de blindaj a scaunului meu… Prudent, am urcat la o mie de metri şi, în ciuda chemărilor mele zorite, Jacques a executat trei atacuri, înfruntînd barajul trasoarelor… Avionul îi este găurit ca o strecurătoare.

Înainte de a înghiţi la popotă raţia noastră de conservă din carne de vită şi morcovi, dăm pe gît o duşcă. Lapsley, care ne priveşte de cîteva minute cu un aer stînjenit, sfîrşeşte prin a veni şi el lîngă noi. Comandă barmanului un pahar de bere, îl soarbe dintr-o înghiţitură apoi, asemenea cuiva care s-ar arunca în apă, mă anunţă nitam-nisam că, din ordine superioare, am fost retras din operaţii.

De cincisprezece zile mă aşteptam la lucrul acesta, dar nu vroiam să cred.

Doctorul Escadrei mă dibuise şi, pe ascuns, îmi dubla doza de benzedrină, pentru ca nervii mei să mai reziste puţin. Probabil că puşlamaua a făcut vreun raport.

La urma urmei e datoria lui şi cred că mă aflu într-o stare jalnică – chiar şi Jacques mi-a spus în mai multe rînduri că am ticuri nervoase ca o fată bătrînă morfinomană. Am pierdut, ce-i drept, opt kilograme în două săptămîni. *Sic transit*… Mă doare că trebuie să părăsesc escadrila tocmai acum. Am ajuns la stadiul acela de depresiune nervoasă în care nu te mai temi de nimic, nu mai ai conştiinţa primejdiei. Este totodată momentul în care reflexele se şterg, în care pilotezi mecanic, cuprins parcă de o beatitudine artificială, iscată de benzedrină şi de oboseală…

Peste cîteva ore, aterizează la B-2 un *Dakota* puternic escortat.

Este Sir Archibald Sinclair, ministrul britanic al Aerului, însoţit de Mareşalul Aerului Cunningham, comandantul suprem al celei de a 2-a Armate aeriene a R.A.F.-ului şi de Vice Mareşalul Aerului H.J. Broadhurst, comandantul celei de a 83-a Divizii Aeriene. Este

clasica inspecţie „moral-lifting” – adică „de ridicare a moralului”.
Ministrul ne trece în revistă aşa cum ne aflăm – murdari, bărboşi, plini de praf, rupţi de oboseală…
Nu-i lipsit de haz contrastul dintre impecabilul gentlemen cu pantaloni dungaţi şi veston tivit, şi banda aceasta de piraţi ai văzduhului băgaţi în cizme şi cu fulare jegoase.
Potrivit bunului obicei britanic, gentlemenul în chestiune dovedeşte un sînge rece imperturbabil. Într-adevăr, un *Focke Wulf* trece în razmot pe deasupra aerodromului, în chiar mijlocul scurtului său discurs – moment în care apărarea contra aeronavelor deschide focul, iar schijele cad în ploaie deasă, cu zgomot de tunet – dar el continuă, fără să ridice capul.
Jacques îmi şopteşte la ureche că poate o fi tare surd şi miop.
Sir Archibald Sinclair se interesează cu deosebire de cei trei piloţi francezi ai escadrilei – Jacques, Aubertin şi eu – pe care îi felicită pentru succesele lor; apoi, scoţînd din buzunar o cutiuţă, îmi conferă cu discreţie D.F.C.-ul.

Aşezat pe patul meu de campanie cos melancolic panglica nou-nouţă a D.F.C.-ului la uniformă, aruncîndu-mi totodată privirile asupra stării de dezordine a lucrurilor pe care va trebui să le împachetez pentru a *n*-a oară.
Zilele se scurg în aşteptarea unui vas; devin exasperante. Sînt prezent, aşezat în iarbă, în timp ce bătăliile urmează altor bătălii, în timp ce LO-D-ul meu, pilotat acum de către Jacques, decolează într-un nor de praf auriu, iar rafalele de 20 mm sfîşie văzduhul.
Acum înţeleg adevăratul sens al prieteniei. Să vezi un camarad, un frate scump de arme, plecînd în misiune şi să-i aştepţi întoarcerea cu nervii încordaţi… Era cu totul altceva cînd zburam împreună!
Jonssen este doborît, apoi vine rîndul lui Carpenter, iar după el Conoly, unul dintre cei noi. Jacques îşi continuă ameţitoarea serie de misiuni.
Iar la 7 iulie seara, dimpreună cu Frank Wolley – care şi-a primit de asemenea *return ticket*[1]-ul – plecăm, cu bagajele îngrămădite în jeep, spre Arromanches.
La ora 21,30 ne îmbarcăm la bordul navei *Tank Landing Craft*

---

[1] Biletul de întoarcere.

322.[2]

Secundul bordului îmi cedează cabina: mă duc să mă culc, dar iată că începe un raid german de o intensitate neaşteptată. Alerg pe puntea iluminată de furioasele străluminări ale Bofors-urilor. Jerbele de apă stîrnite de bombe ridică mari fantome albe care dansează între navele ancorate.

O explozie surdă, ca trîntitura unei uşi de cavou… un licăr puternic… flăcări care urcă pînă la lună, dealtfel repede întunecate de o piramidă de fum. Un petrolier sare în aer.

Apoi uruitul *Dornier*-elor se şterge.

Apărarea contra aeronavelor amuţeşte.

Mă sprijin cu coatele de bastingaj, cu ochii aţintiţi asupra falezei de la Arromanches care se conturează în vălmăşagul catargelor şi al coşurilor navelor.

Acolo, dinspre Longues, se înalţă în noaptea înstelată cîntecul de pe sol al unui motor de *Spitfire*. Bătălia de la Caen este devastatoare şi cu toate acestea totul pare atît de calm, de liniştit, sunetele atît de depărtate…

Spasmodic, zarea dinspre sud se umple de fulgere ce se împletesc cu vuietul surd în plină rostogolire asupra oraşului martirizat.

Cînd şi cînd o mătanie de trasoare săgetează bolta cerului şi se stinge ca un pumn de stele căzătoare.

În jurul meu, doar clipocitul mareei care urcă într-un miros greu de ulei şi saramură. Apa neagră se acoperă de reflexele roşii ce emană de la petrolierul mistuit de flăcări.

S-a sfîrşit. Simt pînă în măduva oaselor că eliberarea Franţei nu mai este decît o chestiune de cîteva săptămîni şi că, printr-o ironie a destinului, nu voi asista decît de departe la eliberarea Parisului.

Marea este agitată. Motoarele Diesel încep să vibreze în măruntaiele navei; o floare mare, albă, răsare la pupa.

Iar elicile încep să bată – pentru inima mea împovărată de amintiri, de prietenii şi îndolieri – cadenţa lentă, monotonă a drumului spre întoarcere.

---

[2] Şlep transportor de tancuri.

PARTEA A TREIA

Misiuni de comandă în R.A.F.

Typhoon-ul

Pe la începutul lui decembrie, după îndelungă chibzuinţă, am luat hotărîrea de a cere să redevin operaţional. Ambianţa de la Statul major nu-mi prea este pe măsură, iar cele trei luni pe care le-am petrecut acolo s-au dovedit jalnice, în ciuda băieţilor încîntători pe care i-am cunoscut.

Am dat o fugă pînă la Paris, dar atmosfera oraşului era cît se poate de neplăcută.

Jacques este cel care mă ţine la curent cu ultimele operaţii aeriene; el este acum „squadron-leader” la biroul tactic al Cartierului general al R.A.F.-ului, la Bentley Priory.

În timpul unei vizite la Pete Wyckheam, marele stăpîn al repartiţiilor din Comandamentul Vînătoarei, acesta mi-a făgăduit că mă va sprijini să o şterg cît mai iute la escadra de vînătoare 122, care urmează să se întoarcă pe continent echipată cu aparate *Tempest V*.

Peste cîteva zile, Cartierul General al Forţelor Aeriene Franceze primea următoarea notă de la Ministerul Britanic al Aerului:

„La cererea expresă a Mareşalului Aerului J.H. Breadhurst D.S.O., D.F.C., Royal Air Force s-ar arăta foarte dornică să-l vadă pe sublocotenentul Pierre H. Clostermann D.F.C. detaşat în cadrul ei, de îndată ce-şi va fi încheiat reglementarul timp de odihnă. Rezultatele remarcabile pe care le-a obţinut în anterioarele sale raiduri de operaţii îl fac indicat pentru postul de comandant de secţiune ori de escadrilă în escadra pe care şi-o va alege.

Vă rugăm să ne aduceţi la cunoştinţă dacă acceptaţi reîntoarcerea la operaţiuni active în R.A.F. a acestui pilot, în condiţiile mai sus arătate.

L. HERRERA,
Flight Lieutenant
pentru Directorul Cooperării aeriene

aliate şi a legăturii cu armatele străine.

Notei acesteia pline de curtoazie, Ministerul Aerului din Paris i-a răspuns printr-un refuz subtil.

La cîteva zile după aceea l-am întîlnit pe generalul Vallin şi, mergînd o bucată de drum împreună, l-am întrebat ce se aude cu reîntoarcerea mea. Elegant, mi-a dat acordul său de principiu, înştiinţîndu-mă totodată că figuram pe lista piloţilor pe care generalul de Gaulle voia să-i păstreze cu orice preţ şi să-i împiedice să se reîntoarcă în acţiune.

Mi-a făgăduit că va interveni pe lîngă ministrul Aerului.

Dar timpul zorea din urmă, iar escadra 122 îşi începuse pregătirile de plecare.

Colonelul Coustey, comandantul Forţelor Aeriene Franceze din Marea Britanie îmi veni atunci în ajutor. Văzînd starea morală în care mă aflam şi fiind un şef bun, luă asupra lui acordarea permisiunii de a mă înapoia la R.A.F., rugîndu-mă totodată – cu acel simţ al umorului care îl caracteriza – să nu mă las ucis, spre a nu-i pricinui neplăceri.

Apoi, cît mai repede cu putinţă, pentru a preveni vreun eventual contra-ordin venit de la Paris, mi-am luat rămas bun de la domnul şi doamna Hermann – doi francezi ce locuiau la Londra de vreo patruzeci de ani – care mă îngrijiseră şi răsfăţaseră cu o generozitate de neînchipuit… Plîngeau, bieţii de ei, cu lacrimi fierbinţi.

În aceeaşi după-amiază chiar debarcam la Aston-Down, unde aveam să fac un curs rapid de iniţiere pe avioane *Typhoon* şi *Tempest*.

Cînd Wing Commander J.S. Shaw, comandantul bazei, mi-a văzut caracterizările de serviciu şi numărul orelor de zbor, a hotărît scurtarea formalităţilor, scutindu-mă de cursurile teoretice.

— *All right old boy, do a few circuits and bumps, and off you go to 83 Group Support Unit. If the weather is good, you can be in Holland within a week!*[1]

---

[1] E în ordine, dragul meu, execută cîteva decolări şi aterizări şi zbugheşte-o la 83 G.S.U. Dacă vremea este frumoasă, poţi fi în Olanda la sfîrşitul săptămînii!

(G.S.U.-ul reprezenta unitatea însărcinată să adune, să echipeze şi să îndrume la diversele escadrile personalul celei de a 83-a Divizii aeriene).

Seara, la popotă, mă afundam iarăşi, cu bucurie, în calda atmosferă a R.A.F.-ului.

*

În sfîrşit, o rază de soare. Aşadar, în după-amiaza aceasta voi face prima „escapadă” cu *Typhoon*-ul.

Sosesc la *„flight”*[1]-ul meu cu tot echipamentul de zbor şi mă prezint instructorului meu, Mac Far, un australian, poreclit de camarazii săi „immaculate Mac”, din pricina înfăţişării sale dezordonate, nearătoase.

A fost nevoie de trei oameni, după ce mi-am legat paraşuta de spate, care să mă ajute să urc în carlinga *Typhoon*-ului aflată la 2,50 m de sol. Şi pentru că avionul este tare fin, nu te poţi agăţa de nicăieri. Eşti nevoit să apuci de cavităţi acoperite cu plăci de metal montate pe arcuri, care revin la poziţia iniţială, de îndată ce ţi-ai luat de pe ele mîna sau piciorul – întocmai ca în cazul unei capcane pentru vulpi.

Sînt, pînă în cele din urmă, cocoţat, instalat, bătut pe spate şi, după un ultim „Good luck” (noroc!) mă pomenesc singur în măruntaiele monstrului.

Îmi rememorez rapid toate sfaturile instructorilor.

Pentru că gazele de eşapament cu conţinut ridicat de carbon se infiltrează în carlingă şi sînt deosebit de primejdioase, mă văd nevoit să inhalez în permanenţă oxigen; de aceea mă şi grăbesc să-mi potrivesc masca respiratorie şi să deschid regulatorul de oxigen.

La decolare, *Typhoon*-ul trage mult la stînga, trebuie deci să reglez cu grijă fletnerele comenzilor.

Deschid complet radiatorul.

Verific zăvorîrea trenului de aterizare, al cărui levier de comandă se aseamănă într-un chip neplăcut cu cel al flapsurilor.

Trag de maneta voleţilor de intrados, pentru a deschide circuitele pneumatice şi a evita o lovitură de berbece asupra selectoarelor în clipa pornirii.

Aprind semnalizatoarele tabloului de bord.

Reglez maneta de gaze – deschisă la cinci optimi de deget (nici un milimetru mai mult, căci asta ar duce la înecarea

---

[1] Patrulă.

carburatorului şi la întoarcere de flamă).

Împing de levierul de schimbare a pasului elicei mult înainte şi îl dau înapoi cu cîţiva centimetri, spre a evita blocarea dispozitivului de viteză constantă la decolare.

Verific conţinutul celor patru rezervoare de benzină şi selecţionez rezervoarele centrale din fuselaj, pentru a decola în caz de pană la pompă (alimentare pe baza gravităţii).

Deşurubez injectoarele; unul trimite un amestec de alcool şi eter în carburator, iar celălalt un amestec de ulei şi benzină în cilindri.

Introduc un cartuş în demaror (după sistemul Kaoffman, care utilizează expansiunea gazelor puternic explozive pentru a lansa motorul; a rata pornirea nu e lucru de glumă, căci odată motorul umplut cu benzină, ai nouăzeci la sută şansă să iei foc).

Cu un deget pe contactul magnetoului de pornire, cu celălalt pe cel de deteriorare, declanşez sistemul… Mecanicul, agăţat de aripă, îmi dă o mînă de ajutor să-mi pornesc motorul care începe să o ia din loc într-un vacarm îngrozitor. Zgomotul pe care îl face este aproape de cinci ori mai puternic decît al *Spitfire*-ului.

După cîteva secunde de regim dezordonat, motorul merge aproape normal, nu fără a scuipa ulei prin toţi porii săi.

Sunetul şi vibraţiile acestui motor mi se par suspecte. Îmi simt nervii încordaţi şi nu sînt foarte liniştit. Ce dracu am căutat în iadul ăsta?

Reflecţiile acestea trebuie să fi durat o veşnicie, căci în clipa în care ridic capul îi văd pe mecanici oarecum miraţi în aşteptarea semnalului meu de scoatere a calelor.

Încep să rulez – puţin cam prea repede. Atenţie, să nu abuzez de frînele care se încing destul de iute. O frînă caldă îşi pierde toată puterea de acţiune.

Vai, ce motor! Rulezi orbeşte, reperîndu-ţi drumul ca un crab, cu o frînare la dreapta, alta la stînga, alternativ, pentru a-ţi degaja cîmpul vizual.

La marginea pistei, înainte de a intra la decolare, purjez bujiile, potrivit instrucţiunilor. Las în voie motorul, deschizînd gazele pînă la trei mii ture şi pe dată un nor de ulei îmi umple parbrizul.

Două avioane *Typhoon*, aflate în circuit, aterizează cu chiu şi

vai, dar controlorul de zbor nu pare dispus să-mi dea cale liberă.

Îmi scot capul din lăcaş, spre a-i face semn, cu riscul de a primi în ochi o picătură de ulei încins. Tot roşu.

Drace, pesemne că am uitat ceva – şi blestematul meu de motor începe să se încingă. Radiatorul a şi ajuns la 95°.

O privire fugară prin avion: voleţii sînt într-adevăr la 15°, radiatorul deschis… Dumnezeule, radioul!

Stabilesc repede legătura şi chem:

— *Hullo Skydoor, Skydoor. Typhie 28 calling. May I scramble?*[1]

Controlorul răspunde, dîndu-mi în sfîrşit verde.

Bine. Strîng „straps“-urile, slăbesc frînele, mă aliniez cu grijă pe dunga albă care marchează mijlocul pistei de ciment şi deschid încet gazele, cu piciorul stîng bine proptit în palonier.

Mi se spusese, este adevărat, că *Typhoon*-ul fură la decolare, dar chiar atît de mult… Animalul ăsta accelerează ca o rachetă…

Corectez cît pot, cu frîna, dar sînt purtat într-un chip primejdios spre dreapta…

La jumătatea pistei, roata dreaptă mîngîie iarba. Dacă ies de pe ciment cu maşinăria asta, o să capotez.

Ce o fi o fi, mă smulg de la sol. Avionul acesta are o instabilitate laterală înspăimîntătoare. Continui totuşi să derivez şi nu prea îndrăznesc să cobor aripa stîngă, cu aceste nenorocite de eleroane care nu prind decît de la două sute kilometri pe oră în sus.

Din fericire, în urma unei serii de accidente datorate aceleiaşi cauze, au desfiinţat hangarul F, astfel că trec – dar tot stînjenit – pe lîngă hangarul E.

Escamotez trenul de aterizare, însă uit să blochez frînele. O vibraţie formidabilă, care zguduie avionul de la coadă pînă la vîrfurile aripilor, îmi reaminteşte că roţile au intrat în lăcaşurile lor rotindu-se cu toată viteza. De n-aş fi ciuruit cumva pneurile!

Cît de liniştit fusesem în biroul meu de la Statul major…

În sfîrşit, peste cîteva minute, redevin încetul cu încetul stăpîn pe mine şi mă simt mai la largul meu. Virajele glisează într-adevăr puţin, dar treaba nu merge prea rău.

Un picaj mic, timid, să văd cum merge. Drace, uriaşă masă! Cu cele şapte tone ale lui, animalul ăsta accelerează pe pantă

---

[1] Alo, Skydoor, alo Skydoor te cheamă Typhie 28. Pot decola?

într-un chip uimitor.

Constat cu satisfacţie că are o viteză mult mai mare decît *Spit*-ul. Ce o să fie cu *Tempest*-ul!

O jumătate de oră trece repede şi încep să-mi adun tot curajul pentru aterizare.

Întîi un circuit cu motorul în plin, cu şapte sute de kilometri la oră, pentru a curăţa aceste blestemate de bujii care se ancrasează repede. Dar mai apoi, zadarnic reduc gazele, fac cozi de peşte, cobor radiatorul, că tot nu ajung să reduc îndestul viteza pentru a scoate trenul de aterizare cu toată siguranţa necesară.

Un circuit cu motorul în ralanti – cinci sute kilometri la oră.

Un alt circuit cu patru sute.

În disperare de cauză execut o şandelă fără motor, care mă urcă iar cu o mie metri, dar îmi reduce viteza la trei sute douăzeci.

La viteză mică, animalul meu este teribil de instabil, iar scoaterea uriaşului tren de aterizare are consecinţe neprevăzute asupra centrării. Şi în situaţia aceasta, deşi fusesem prevenit, mă las surprins de devieri bruşte formidabile, care seamănă, aproape, cu intrări în vrie.

Cer voie să aterizez. Prudent, în linie dreaptă, cu o rezervă bună de viteză, îmi pregătesc venirea, cobor voleţii şi totul merge bine pînă la manevra de aterizare. Dar aripile acestea groase, care par să aibă rezerve de sustentaţie, sînt viclene; abia am început să pipăi manşa, că maşinăria vine la vale, cade ca o piatră pe aripa stîngă şi se saltă zece metri în sus, cu botul drept spre cer, într-un zgomot înfiorător.

Deschid complet gazele, spre a îndulci căderea, luptîndu-mă ca un nenorocit cu eleroanele, ca să evit trecerea pe spate.

În sfîrşit, după două, trei sărituri de berbec, după puternice puneri de frînă, *Typhoon*-ul meu îmblînzit rulează tîrîş-grăpiş pe pista care pare foarte scurtă.

Totuşi, înainte de a intra în decor, mă opresc într-un nor de fum şi aburi uleioşi. Un miros puternic de cauciuc ars emană din sărmanele mele pneuri, care au rezistat eroic celor şapte tone pornite într-o viteză de 200 kilometri pe oră.

Din fericire, proasta mea aterizare nu a fost observată – au

mai fost altele atît de rele în după-amiaza aceasta, dintre care două cu pagube destul de mari, că atîta vreme cît maşina este intactă, „sosirea“ se socoteşte bună.

Fruntea mi-e umedă de sudoare, dar moralul oarecum mai ridicat.

O nouă fază a războiului aerian

Hawker Tempest V, cu formidabilul său motor Napier „Sabre“ de 24 cilindri în H, era cel mai modern avion de vînătoare, nu numai din R.A.F., dar chiar pe ansamblul forţelor aliate.

Sydney Camm, inginerul şef al casei Hawker – desenatorul de mai înainte al faimosului *Hurricane* – luase pe ultimul său nou-născut, *Typhoon*-ul, care era un avion de asalt, solid, masiv, cu un profil de aripă greoi, în măsură să asigure sustentaţia, şi, după şase luni de muncă, îl transformase în *Tempest*.

Fuselajul era lungit cu mai mult de un metru, spre a înmagazina patru sute litri de benzină suplimentară. Înălţimea trenului de aterizare mărită, pentru a permite folosirea unei elice uriaşe cu patru pale de cîte patru metri diametru. În scopul de a-i mări stabilitatea la sol, a fost prevăzută o îndepărtare de aproape cinci metri a jambelor fine cu amortizare oleopneumatică; pneurile speciale, de mărime foarte mică – căci trenul de aterizare urma să fie escamotat în aripi – au fost studiate de Dunlop. Elipticele aripi ale *Tempest*-ului erau într-adevăr atît de fine, încît se simţise chiar nevoia construirii unor tunuri speciale (Hispano tip V) care să poată încăpea în ele.

Postul de pilotaj, dat mai spre spate, pentru a ameliora vizibilitatea în jos, iar carlinga redusă la minimum – cu o bulă de plastic transparentă aşezată pe profilul perfect al carlingii...

Suprafaţa planului fix de direcţie fusese aproape dublată, pentru a asigura o stabilitate desăvîrşită la supraviteze, iar sistemul de voleţi de intrados, ce se întindea pe aproape toată lungimea bordului de scurgere, fusese astfel studiat încît să

asigure aterizării un maximum de siguranţă, aterizare care se efectua totuşi la o viteză de aproape trei sute kilometri pe oră.

S-a făcut orice pentru a se asigura *Tempest*-ului performanţe maxime la înălţime joasă şi medie. Nişte rezervoare suplimentare speciale au fost desenate de-a dreptul cu pasiune, cu racordări în perspex[1], pentru a fi agăţate pe sub aripi. Nituirea, acţionările reciproce, lustruirea suprafeţelor, toate au fost realizate cu o grijă greu de închipuit.

A rezultat o maşină de război minunată.

Rasat, în pofida radiatorului său mare care îi dădea o personalitate furibundă şi voluntară, *Tempest*-ul se dovedea a fi de o fineţe uimitoare. Foarte greu, cu cele opt tone pe care le avea în cîrcă, el dispunea – datorită celor două mii opt sute cincizeci de cai putere ai motorului său – de un considerabil excedent de putere, iar acceleraţia îi era fenomenală.

Pilotarea lui se dovedea într-adevăr „neplăcută”, dar performanţele dobîndite cu el aduceau compensaţii:

La o mie metri, în al treilea regim de zbor economic la o treime din puterea instalată (adică 950 cai putere), cu două rezervoare suplimentare de 250 litri fiecare: 540 kilometri pe oră pe anemometru, adică o viteză reală de aproape 580 kilometri la oră.

În croazieră rapidă, la jumătate din puterea instalată (1 425 cai putere) fără rezervoare suplimentare: 640 kilometri la oră anemometru, adică o viteză reală de 690 kilometri pe oră.

Viteză maximă în zborurile la înălţime constantă, cu treisprezece livre de avans la admisie şi 3 850 ture: 735 pînă la 745 kilometri la oră pe anemometru, adică o viteză reală de aproximativ 760.

La cele două înălţimi de restabilire, respectiv la 5 000 şi 2 000 metri, ajungem pînă la 800 kilometri la oră.

În forţaj – regim de urgenţă – puteam împinge motorul pînă la 3 000 cai putere şi 4 000 ture, iar viteza urca pînă la 820 km pe oră.

În regim de supra viteză, *Tempest*-ul a fost singurul aparat al aliaţilor care a atins normal, fără inconveniente mari de pilotare, viteza de ordin sonic, adică de 1 100 pînă la 1 200 km/h.

---

[1] Masă plastică dură.

Cu raza sa de acţiune de 800 kilometri, cu cele patru tunuri ale sale de 20 mm alimentate cu aproape 800 proiectile în cele patru lăcaşuri pentru muniţii (respectiv aproape 20 secunde de foc) şi 1 800 litri în rezervoarele sale, *Tempest*-ul era „corsarul” ideal al zilei, demnă pereche a lui Mosquito, „corsar de noapte”.

Primele două unităţi de *Tempest* (escadrilele 3 şi 56 din R.A.F.) fuseseră echipate şi lansate în grabă, în iunie 1944, împotriva bombelor zburătoare (V-1) care ameninţau Londra. Din pricina atacurilor lor, au explodat în plină mare aproape nouă sute V-1. *Mustang*-urile şi avioanele P.47 *Thunderbolt* americane, precum şi *Spitfirele* R.A.F.-ului nu puteau prinde drăceştile maşinării decît în picaj, ceea ce le scădea şansa de izbîndă. În schimb, *Tempest*-urile puteau să patruleze liniştite la jumătate din forţă, apoi, cînd vedeau un V-1, să accelereze, să ia poziţie şi să tragă fără grabă, datorită resursei lor fulgerătoare.

Totuşi, rapida lor punere la punct dezvăluise şi unele inconveniente. Motorul „Sabre” nu prea tolera benzina de 150 octane.

S-au ivit accidente grave. Necazuri în privinţa cămăşilor de distribuţie (într-adevăr, motorul „Sabre” nu are supape); necazuri la ungere, cu căderi verticale ale presiunii de ulei, infiltrări de oxid de carbon în postul de pilotaj etc…

Lucrul cel mai grav l-a reprezentat acumularea de vapori de benzină şi ulei în priza de aer a carburatorului, unde cel mai mic retur provoca un incendiu la bord, urmat uneori imediat de explozia în văzduh a avionului.

De îndată ce primejdia acelor V-1 a trecut, *Tempest*-urile au fost retrase din prima linie. În timp ce se lăsa organizarea unei escadre cu patru escadrile, tehnicienii de la Hawker şi Napier lucrau în colaborare strînsă la îndepărtarea tuturor acestor neajunsuri.

Între timp, odată cu iarna lui 1944, războiul intra într-o perioadă statică, trupele aliate se refăceau şi îşi consolidau poziţiile pe malul stîng al Rinului.

Dar ce se mai întîmpla cu Luftwaffe?

Lumii i se spunea, în general, că Germania nu mai avea nici avioane, nici piloţi. Versiunea aceasta era întreţinută cu grijă de serviciile de Informaţie aliate, din multiple pricini:

În primul rînd, formidabila ofensivă de bombardament împotrva uzinelor de avioane a Reich-ului, în ciuda distrugerii complete a Warnemund-ului, a Marienburg-ului (Uzine Focke Wulf), a Wiener Neustadt-ului şi Regensburg-ului (Uzine Messerschmitt) nu păreau să fi atras o scădere vădită în efectivele de linie de care dispunea Luftwaffe.

Lucrul acesta crea o situaţie stînjenitoare, cu atît mai mult cu cît aviaţia americană publica cifre, ca de pildă două sau trei sute avioane de vînătoare germane doborîte la fiecare raid asupra Germaniei. Şi pentru că rezultatele acestea erau obţinute cu preţul unor pierderi uriaşe (187 *Fortăreţe Zburătoare* din 642 angajate în raidul asupra Schweinfurt-ului la 14 octombrie 1943), care trezeau mirarea în rîndurile poporului american, activitatea Luftwaffe-i trebuia acoperită cu un văl discret.

Nouă – care ne aflam în contact zilnic cu Luftwaffe – nu ne putea fi ascunsă, fireşte, situaţia adevărată a efectivelor sale, astfel că optimismul serviciilor de Informaţii (O.W.I. american) avea pentru noi un gust sărat. Cu cît americanii doborau mai multe avioane germane, cu atît acestea se înmulţeau!

Un lucru era sigur: ofensiva împotriva uzinelor de montaj şi a atelierelor de reparaţii ale aviaţiei militare germane, deşi foarte eficace, nu împiedicase – din iulie 1943 pînă în martie 1945 – creşterea producţiei de avioane de vînătoare. Germanii au reuşit să menţină o producţie lunară de 1 200 pînă la 1 700 avioane (2 325 în noiembrie 1944).

Fireşte, trebuie să mai menţionăm că, fără aceste bombardamente, germanii ar fi realizat producţia prevăzută de aproape trei mii de avioane pe lună în 1944 şi patru mii cinci sute la începutul lui 1945.

Vitalitatea aceasta extraordinară se datora:

– În primul rînd rapidităţii reconstrucţiei şi repunerii în funcţiune a uzinelor bombardate;

– În al doilea rînd, numărului crescînd de uzine subterane invulnerabile.

Uzina din Wiener Neustadt, de pildă, s-a dovedit în stare să scoată două *Messerschmitt*-uri pe zi, la şase săptămîni după ce părea să fi fost cu desăvîrşire distrusă. Peste două săptămîni era ca şi nouă, şi în mai puţin de trei luni după raid îşi producea,

zilnic, cele cincisprezece *Messerschmitt*-uri *109*.

Era un adevărat tur de forţă, şi a fost nevoie de repetarea unui costisitor raid cu *Fortăreţe* (dintre care cam o sută au fost iarăşi doborîte.) Nemţii nu aveau să suporte la infinit jocul acesta. Cu toate că bombele *Fortăreţelor Zburătoare* nu erau destul de grele (între 75 şi 150 de kilograme) pentru a distruge maşinile unelte, clădirile deveneau de nefolosit, în ciuda reparaţiilor improvizate ce li se aduceau.

Atunci nemţii au început să-şi îngroape uzinele.

Conducerea operaţiei a fost preluată de doctorul Kalmmler, în directă legătură cu Goering, prin intermediul lui Sonderstab H şi a doctorului Treiber. Turul de forţă a fost într-adevăr extraordinar.

Începînd din ianuarie 1944, nemţii rechiziţionaseră carierele, pivniţele şi clădirile cele mai potrivite pentru aceasta. Adesea, chiar, au deviat mai mulţi zeci de kilometri de la calea ferată, spre a-i folosi tunelurile. Pînă şi metroul din Berlin a adăpostit benzi de montaj.

Din aprilie 1944, Royal Air Force şi serviciile de informaţii britanice posedau dovada indiscutabilă că germanii produceau în uzinele lor subterane cel puţin trei sute avioane complete şi un mare număr de motoare.

Abia mai tîrziu, după ocuparea Germaniei, a putut fi evaluată toată întinderea acestei munci de troglodiţi.

Sovieticii au descoperit în inima unei păduri, aproape de Alt Ruppin, un luminiş în care, mascate cu grijă, pe sub copaci, fuseseră rînduite aproape o sută de avioane *Henschel 162* şi *FW 190*.

Puţin mai departe, de-a lungul unei căi ferate ce părea să se piardă într-un codru, au găsit intrarea într-o uzină subterană.

Dintr-o suprafaţă de mai mult de 25 000 metri pătraţi, atelierele aveau o capacitate de producţie de patru avioane de vînătoare pe zi.

Avioanele erau transportate cu camioanele pînă la autostrada în construcţie Berlin-Hamburg, la o distanţă de cîţiva kilometri, iar una din părţile finite ale autostrăzii, lată de 60 metri şi lungă de 4 000, perfect rectilinie, servea drept pistă de încercare. Avioanele erau apoi garate – uneori chiar operau în zboruri de luptă – în adăposturi înşiruite de-a lungul acelui minunat aerodrom

improvizat.

În regiunea Trèves, mai multe mii de muncitori de la Oppel din Russelsheim lucrau în două tuneluri de cale ferată, între Koblenz şi Trèves, producînd accesorii – trenuri de aterizare pentru Mechanik Rochlitz, compresoare şi turbine pentru avioane cu reacţie destinate uzinei Mansferldwerke din Breslau.

În marile cariere din Halberstadt, în apropiere de aerodrom, erau montate şi apoi transportate cu camioanele, spre uzinele de asamblare, aripi şi fuselaje de *Focke Wulf*-uri *190 D* şi *D 12*.

În metroul din Berlin, între staţiile Bergstrasse şi Grenzallée, uzina Henschel instalase o bandă de construcţie pentru fuselaje şi ampenaje de *Junkers 188*. Fuselajele complete, prea voluminoase pentru ieşiri şi ascensoare, erau construite în două părţi şi asamblate afară. Pînă la Eliberare, garniturile fuseseră dealtfel produse de o uzină pariziană.

Galeriile de mine de potasiu de la Halle pe Saale, lărgite, adăposteau fiecare opt sute muncitori care lucrau la accesoriile pneumatice şi electrice necesare avioanelor.

Maşinile-unelte şi benzile de montaj ale uzinei *Messerschmitt* din Regensburg au fost mutate într-o săptămînă numai, după două bombardamente succesive, într-un mare tunel rutier la Eschenlhoe în Bavaria, astfel că au putut, peste trei luni să scoată douăzeci de *Messerschmitt*-uri *109* şi cincisprezece *Messerschmitt*-uri *262* pe săptămînă.

La Egeln, trupele americane au găsit o gigantică uzină subterană, care în decembrie 1944 scotea pe zi şase *Focke Wulf*-uri „bot-lung“, iar în martie 1945 producea cele zece *Volksjaeger* cotidiene!

Am putea cita multe exemple asemănătoare.

Germanii erau aşadar în măsură, contrar tuturor previziunilor, să menţină în ciuda bombardamentelor un nivel de producţie foarte ridicat, de ordinul a două mii avioane pe lună.

Ce însemnau aceste avioane şi cît valorau ele?

Germanii scoteau în serie mare:

1. Două tipuri de avioane de vînătoare „ortodoxe” monolocuri, monomotoare – *Messerschmitt 109* din seria K şi *Focke Wulf* „bot-lung“ din seria D.

2. Două tipuri de avioane de vînătoare cu reacţie monolocuri, *Messerschmitt 262* şi *Henschel 162 Volksjaeger*.

3. Un bombardier cu trei locuri, *Junkers 188*.

4. Un avion cu reacţie, de recunoaştere şi bombardament, monoloc: *Arado 234*.

Focke Wulf-ul „bot-lung“ reprezenta o versiune a *Focke Wulf*-ului clasic, echipat cu un motor de 12 cilindri în linie Jumo 213 de 2 100 cai putere, cu injecţii de apă şi metil în suprasarcină, în loc de motorul în stea BMW 801.

Foarte rapid (700 pînă la 750 kilometri pe oră), foarte suplu la comenzi, armat cu un tun de 30 mm montat în motor şi cu două tunuri de 20 mm Mauser la încastrarea aripilor, *Focke Wulf 190 D-9* era un adversar de temut. Performanţele sale generale îl clasau în aceeaşi categorie cu *Tempest*-ul şi-i dădeau un plus de netă superioritate asupra *Mustang*-ului, *Lightning*-ului şi *Thunderbolt*-ului american, ca şi asupra *Spitfire*-ului.

Messerschmitt-ul *109 K*, echipat cu un motor *Daimler Benz 605* de 1 700 cai putere, era echivalentul, în mai uşor, al *Mustang*-ului, şi, bine pilotat, putea ţine piept cu succes unui *Tempest*.

Messerschmitt-ul *262* cu reacţie era, cu cele două turbine *Jumo 004-B1* şi cele patru tunuri automate de 30 mm MK-108, cel mai senzaţional avion de luptă produs pînă atunci. Construit în serie, folosit pe scară largă de germani începînd cu luna noiembrie 1944, *Messerschmitt*-ul *262*, primul avion cu reacţie utilizat efectiv în luptă, ar fi putut fi regele avioanelor de vînătoare.

Avînd o viteză uluitoare (de aproape 1 000 km/h), un armament formidabil de calibru mare, cu o sută proiectile de fiecare tun, un blindaj de 89 mm foarte bine dispus, aparatul acesta ar fi putut revoluţiona războiul aerian.

Din nefericire (sau mai degrabă din fericire!) „intuiţia“ lui Hitler şi-a vădit din nou roadele. Intervenind personal, după ce în aprilie 1943 asistase la o demonstraţie a acestui avion, el l-a obligat pe constructor să modifice aparatul, astfel încît să scoată din el un avion de represalii destinat să acţioneze împotriva Angliei.

După un an de ordine şi contraordine, de modificări şi discuţii,

în faţa ofensivei crescînde a bombardamentelor aliate, O.K.W.-ul (Comandamentul suprem german) sfîrşi prin a-l convinge pe Hitler. *Messerschmitt*-ului *262* i se încredinţă iarăşi rolul său de la început, cel de „kampfzerstörer“ (distrugător de bombardiere).

Messerschmitt-ul *262* era foarte dificil de pilotat, avea mai mult de două sute kilograme încărcătură pe metrul pătrat, o viteză de aterizare de trei sute zece kilometri pe oră, iar decolarea îi era greoaie.

Turbinele lui au adus şi ele unele necazuri, iar pierderile în piloţi prin accidente s-au dovedit neîndoios foarte ridicate. J.G.-ul[1] 52 a pierdut astfel douăzeci şi trei de piloţi în trei luni.

Volksjaeger-ul – Vînătorul Poporului – *Henschel 162* era de asemenea o maşină atrăgătoare. Anume concepute pentru serie mare, foarte simple în ce priveşte construcţia şi pilotarea, echipate numai cu strictul necesar (două tunuri de 30, o autonomie de 45 minute), *Volkjaeger*-ele ieşeau ca nişte pîinişoare din aproape optzeci şi cinci uzine răspîndite pe teritoriul Reich-ului.

Junkers-ul *188*, bimotor rapid de bombardament cu rază mare de acţiune, deşi exista în mai mult de opt sute exemplare, construit de asemenea în serie, a fost fără îndoială sacrificat în ultimele luni ale războiului. Într-adevăr, putea opera greu de pe aerodroame improvizate, iar ultimele stocuri de benzină C3 (de 96 octane) necesare motoarelor sale BMW 803 şi Jumo 213 erau păstrate pentru avioanele de vînătoare, după cum ultimele aerodromuri bune, pentru *Me-262*.

Avionul *Arado 234*, monoloc cu reacţie, era anume construit pentru recunoaşteri şi bombardamente. Mai puţin rapid decît *Me-262* (850 km la oră), ducea totuşi cu sine – în afară de cele patru tunuri ale sale de 30 mm – fie opt sute kilograme de bombe, fie mai multe aparate foto automate. Cel puţin trei Aufklärungs-Gruppen (grupe de recunoaştere) au fost echipate la sfîrşitul anului 1944.

✶

Germanii aveau aşadar avioane, şi încă bune. Cît preţuiau piloţii care le duceau în lupte? Se ridicau ei oare la înălţimea

---

[1] Jagd Geschwäder = escadră de vînătoare (în Luftwaffe).

copleşitoarei misiuni ce le revenea?
În problema aceasta turul de orizont se dovedeşte a fi mai spinos. Totuşi, se poate răspunde la întrebare.
S-ar părea că în Luftwaffe nu a existat o valoare medie, iar piloţii germani puteau fi împărţiţi în două categorii distincte:
„Aşii“, în proporţie de 15 pînă la 2O% din efective – piloţi cu adevărat superiori faţă de media piloţilor aliaţi.
Restul nu reprezentau mare lucru. Foarte curajoşi, dar incapabili să „scoată totul” din aparatele lor.
Diferenţa aceasta se datora mai ales grabei cu care noul personal navigant fusese lansat în luptă, în urma marilor pierderi suferite în timpul bătăliei pentru Anglia şi a campaniei din Rusia.
Antrenamentele fuseseră prea rapide şi prea puţin omogene, acordîndu-se o nemăsurată importanţă forţelor morale, doctrinei unei Germanii Mari şi teoriilor pur militare, în detrimentul instrucţiei tehnice propriu-zise. Neajunsurilor acestora li s-a adăugat, la sfîrşitul anului 1943, o pronunţată penurie de carburant.
Astfel se formase – mistuindu-se încet în văpaia de pe cerul Europei – ceata eroică, „garda veche” a *Luftwaffe*-i, greu de înfrînt, avînd trei sau patru mii ore de zbor. Piloţii aceştia, formaţi la şcoala războiului din Spania, supravieţuitori ai campaniilor succesive efectuate de Luftwaffe cu începere din 1940, îşi cunoşteau cum nu se poate mai bine meseria, cu toate chiţibuşurile ei. Prudenţi şi totodată siguri pe ei înşişi, stăpîni pe maşinile lor, se dovedeau nespus de primejdioşi.
Pe de altă parte, tinerii fanatici, cu moral ridicat, închingaţi însă de o disciplină de fier, se arătau – în numeroase împrejurări – prăzi uşoare în luptă.
Orice s-ar spune, „standardul” piloţilor de vînătoare germani era, în medie, mult mai ridicat la sfîrşitul lui 1944 şi începutul lui 1945 decît în oricare altă perioadă de la 1940 încoace.
Faptul acesta nu-şi află explicaţie – în afară de consideraţiile de ordin pur moral, ca de pildă apărarea patriei mame etc… – decît prin aceea că unităţile de elită ale vînătoarei aveau întîietate absolută în ce priveşte benzina şi lubrefianţii. Aveam, aşadar, cele mai sigure şanse să întîlnim în luptă doar piloţi foarte experimentaţi, în timp ce în 1942, 1943 şi la începutul lui 1944 se

produsese o vînzoleală de piloţi de pe frontul de vest pe cel sovietic, ceea ce ne-a pus de multe ori faţă în faţă cu unităţi de o valoare medie...

Cam aceasta era, *grosso modo*, situaţia generală a Luftwaffe-i în ultimele zile ale anului 1944.

Superioritatea numerică aliată nu se putea bizui doar pe rezerve, căci nu existau suficiente aerodromuri în măsură să adăpostească, la o distanţă rezonabilă de front, mai mult de o mie avioane de vînătoare şi de asalt, alcătuind Diviziile 83 şi 84 din Armata aeriană tactică.

Luftwaffe, dimpotrivă, cu dibăcie risipită pe vreo sută de mici aerodromuri grupate în jurul bazei principale a triunghiului Arnhem-Osnabruck-Koblenz, putea opera cu toată forţa.

Messerschmitt-urile *262* puteau să execute, fără urmări deosebite, acţiuni de recunoaşteri tactice asupra întregului front aliat, astfel că am putut vedea iarăşi mari formaţii germane – cîteodată aproape o sută de avioane – mitraliindu-ne şi bombardîndu-ne ziua, în picaj, trupele şi convoaiele.

Avioanele de recunoaştere aliate şi bombardierele noastre de vînătoare duceau o viaţă aspră. Formaţii de *Typhoon* pierdeau frecvent şase ori şapte aparate, din douăsprezece, în cursul unor întîlniri cu *FW-190* şi *Me-109*.

Spitfire-le se dovedeau neputincioase. Nu exista decît o singură escadră alcătuită din trei escadrile de *Spitfire XIV*, iar restul era echipat cu *Spitfire IX B* sau cu *Spitfire XVI* (*Spit*-uri *IX B*, cu motoare Rolls-Royce construite de Packard în S.U.A.). Toate escadrilele de *Spitfire IX* operau dealtfel în cea mai mare parte a timpului ca vînători-bombardieri. Nemţii cunoşteau calităţile *Spit*-ului în lupta în cerc şi evitau cu grijă să se agaţe de ele – dar sărmanele *Spitfire* nu aveau nici viteza, nici raza de acţiune necesare pentru a forţa la luptă noile avioane de vînătoare germane.

Statul major aliat începea să se neliniştească serios de această stare de lucruri. Situaţia era asemănătoare în sectorul american al Luxemburgului, dar cu mai puţină acuitate, căci germanii ştiau că atacul final va veni dinspre nordul Ruhr-ului şi se concentrau asupra Olandei.

Ofensiva lui Rundstedt se declanşase pe neaşteptate, iar statele noastre majore se găseau, de data aceasta, într-o situaţie de inferioritate din punctul de vedere al informaţiilor.

Messerschmitt-urile *262* îl lămuriseră deplin pe generalul german asupra situaţiei trupelor noastre, în timp ce avioanele de recunoaştere ne erau neutralizate de vînătoarea germană.

✶

Pentru a remedia această stare de lucruri a fost trimisă în Olanda, echipată cu avioane *Tempest*, escadra 122 a R.A.F.-ului.

Ea reprezenta o unitate de elită, pe ea se bizuia întregul sistem tactic şi de apărare al frontului britanic. Nu au fost admişi decît piloţii care aveau cel puţin un „tur“ complet de operaţii, ori care puteau dovedi o experienţă îndestulătoare. Escadrilele 486 (Neozeelandeză), 80, 56 şi 274, cărora li s-a adăugat escadrila 41 echipată cu *Spitfire XIV*, formară wing-ul (escadra) 122.

Date fiind senzaţionalele performanţe ale *Tempest*-urilor, li s-a încredinţat o activitate copleşitoare:

1. Neutralizarea aviaţiei de vînătoare germane şi mai cu seamă a avioanelor cu reacţie.

2. Gîtuirea zilnică a sistemului feroviar al Reich-ului, de la Rin pînă la Berlin, prin atacarea sistematică a locomotivelor.

Plină de hotărîre şi simţind ochii R.A.F.-ului aţintiţi asupra ei, escadra de *Tempest*-uri se instală la Volkel, în Olanda, şi fu aruncată în încăierare.

A fost tare greu. Zburînd în formaţii de cîte douăsprezece ori douăzeci şi patru, *Tempest*-urile se duceau să ciocănească *Focke Wulf*-urile pînă pe aerodromurile lor. Patrula de cîte patru zburau în razmot pînă la Berlin de mai multe ori pe zi, lăsînd după ce plecau căile ferate blocate de locomotive ciuruite ca nişte strecurători şi purtînd la întoarcere un nemilos război de ambuscadă cu Luftwaffe. Perechi de avioane *Tempest* erau menţinute în stare de alarmă imediată, cu piloţii aşezaţi în scaune, închingaţi şi înhămaţi în cabine, cu degetul pe demaror, gata să decoleze de îndată ce un *Me-262* ar fi trecut dincoace de liniile noastre.

În două săptămîni au fost doborîte cincizeci şi două de avioane de vînătoare germane şi au fost distruse nouă locomotive. Au fost nimicite şi douăzeci şi unu de *Tempest*-uri.

Atunci s-a ivit lovitura de la 1 ianuarie 1945, care din nou avea să înzecească activitatea şi răspunderea escadrei 122.

Cea din urmă mare victorie a Luftwaffe-i

1 ianuarie 1945

Zorii lui 1 ianuarie 1945 se ridicau peste o situaţie nu prea îmbucurătoare pentru forţele armate germane.

După eşecul ofensivei lui Rundstedt, naziştii, încolţiţi la Rin, presaţi de trupele ruse în Polonia şi Cehoslovacia, erau reduşi la defensivă.

Totuşi, în jurul orei 07,45, de pe vreo douăzeci de aerodromuri acoperite de zăpadă, au pornit a decola puternice formaţii de *Focke Wulf*-uri *190* şi *Messerschmitt*-uri *109*...

La 08,05, un minuscul avion Taylorcraft „Auster“ de reglare a tragerii artileriei terestre lansa prin radio un apel înnebunit:

„Am interceptat chiar acum o formaţie de cel puţin 200 Messerschmitt-uri care zburau în razmot, cu cap compas de 320° ”.

La 08,30, pe douăzeci şi şapte baze aliate, cuprinse între Bruxelles şi Eindhoven, sute de avioane engleze şi americane se mistuiau în flăcări. Pretutindeni, coloane înalte de fum negru urcau, drepte ca stîlpii unei catedrale, în văzduhul calm în care mai pluteau încă norişori albi şi suri, amintind de explozia a mii de proiectile ale antiaerienei.

Generalul Speerle riscase atunci o lovitură fără precedent în tot războiul acesta.

El masase pe aerodromurile din Twente, Appledoorn, Aldhorn, Hagelo, Munster, Lippstaadt, Rheine, Neuenkirchen, Metelen, Harskanf, Teuge şi pe toate bazele satelite ale acestora vreo zece Jagd-Geschwäder-e de elită. Mai tîrziu au putut fi identificate escadrele JG-2, JG-3, JG-4, JG-5, JG-26, JG-27, JG-52, JG-53, precum

şi alte cîteva formaţii reunind aproximativ 650 *Focke Wulf*-uri *190 D9* şi 450 *Messerschmitt*-uri *109 K*.

Scopul operaţiei nu a fost cunoscut de piloţi nici măcar în ajun. În amurgul zilei de 31 decembrie, ei decolaseră de la bazele lor obişnuite şi se concentraseră pe aceste aerodromuri.

La ora 21, stingerea focurilor – nu tu revelion, nu tu baruri, doar o masă uşoară, dar consistentă, pentru întreg personalul navigant.

La ora 5, în ziua de 1 ianuarie, au fost deşteptaţi din somn, apoi li s-a dezvăluit, în entuziasmul general, magistralul plan al lui Speerle. Însuşi Göring a făcut un tur fulger al tuturor formaţiilor, spre a le îmbărbăta. Fiecare pilot a primit o hartă, la scară mare, pe care se aflau indicate clar toate aerodromurile şi bazele aeriene ale Aliaţilor (rod ale recunoaşterilor efectuate de avioanele *Me 262*), precum şi direcţiile de întoarcere, punctele de reper şi instrucţiunile de drum detaliate.

La ora H au decolat şi s-au alcătuit în trei formaţii masive, de cîte trei, patru sute avioane fiecare, iar aceste trei forţe, conduse de trei *Junkers 188* care dirijau navigaţia, luară capul compas spre liniile aliate.

Una dintre ele a coborît de-a lungul golfului Zuiderzee şi a urcat apoi pînă la Bruxelles. O alta a coborît în razmot prin Arnhem pînă la Eindhoven, iar a treia, trecînd prin Venloo, a ieşit la liniile americane.

Uluirea a fost totală.

Vreme de aproape o jumătate de oră, *Messerschmitt*-urile şi *Focke Wulf*-urile au mitraliat avioanele aliate masate pe pistele acoperite de polei.

Ici, colo, cîteva *Spitfire* au izbutit să decoleze în bătaia rafalelor.

Printr-o nemaipomenită întîmplare, escadra 122 executa, toată, un „sweep“ asupra Germaniei, iar cînd cea mai mare parte a avioanelor *Tempest* au fost rechemate, erau în criză de muniţie.

Pretutindeni, o adevărată catastrofă.

Numai la Bruxelles-Evere au fost nimicite o sută douăzeci şi trei avioane de transport, ca şi *Fortăreţe Zburătoare*, *Typhoon*-uri, *Spitfire*.

La Eindhoven au fost distruse complet o escadră canadiană de

Typhoon-uri, escadra 124, precum şi una poloneză de *Spitfire*.

În total au fost scoase din luptă, în doar cîteva minute, aproape opt sute avioane ale aliaţilor.

Cele cîteva avioane *Tempest* şi *Spitfire*, care au putut interveni cu curaj, au doborît din grămadă treizeci şi şase de nemţi, iar apărarea contra aeronavelor, britanică şi americană, a distrus cincizeci şi şapte, deci un total de nouăzeci şi trei avioane germane ale căror rămăşiţe au fost găsite după o săptămînă de căutări de-a lungul liniilor noastre.

Atent studiată, magistral executată, operaţia aceasta ar fi putut însemna o lovitură de măciucă pentru opinia publică, dacă ar fi fost cunoscută.

Cenzura americană şi serviciile de informaţii au încercat, înnebunite, să prezinte atacul acesta drept o mare victorie aliată, dînd publicităţii cifre cu totul fanteziste, pe seama cărora ne-am mai distrat, în escadrile, şi după trei luni.

Succesul dobîndit de Luftwaffe, cu preţul pierderii a o sută de aparate aproape, izbuti să paralizeze Armata aeriană tactică mai mult de o săptămînă.

Doar mulţumită acţiunii energice a mareşalului Broadhurst, comandantul Diviziei 83 (cea mai greu încercată), care a mobilizat pe dată într-un „pool“ central toate avioanele aflate în stare de funcţionare, şi care a efectuat o rapidă adunare în parcurile aeronautice din Anglia a tuturor rezervelor, au putut fi organizate, în douăzeci şi patru de ore, cîteva grupuri de luptă menite să ţină frontul.

Tocmai în clipa aceasta critică am sosit şi eu.

În săptămîna care a urmat, escadra 122 a fost, practic, singura unitate în măsură să asigure ofensiva aeriană, din zori şi pînă în noapte, pierzînd în şase zile optsprezece piloţi şi douăzeci şi trei de avioane.

O înapoiere dezamăgitoare

Îmi petrec în tovărăşia lui Jacques ultimele ceasuri care mi-au mai rămas înainte de plecare, apoi mă urc cu bagaje cu tot în „duty“ Anson[1].

Este obişnuita călătorie monotonă şi deloc confortabilă în veşnica „cuşcă de găini“.

Acest „duty“[2] transportă totul – piloţii afectaţi unităţilor din Divizia 83, corespondenţa, gazetele, ici-colo cîte o sticlă de whisky, feţe de mese şi şervete curate pentru o popotă, o uniformă venită de la vopsitor pentru cîte un camarad, uneori un cîine ori o mascotă oarecare…

Toate acestea sînt îngrămădite într-o cabină de un metru şi jumătate pe trei. Totul se hurducă, iar cînd şi cînd cîte un curent rece vine nu se ştie de unde; necazul cel mai al naibii este însă răul „de mare“, inevitabil după un sfert de oră.

Aşezat pe sacul meu de paraşută, îngheţat bocnă în ciuda Irvin-Jacker-ei mele, îmi depăn conversaţia cu Jacques, iar inima îmi este plină de un neînţeles amestec de amărăciune, teamă şi nerăbdare de a sosi.

Cît de jalnică mi se pare întoarcerea aceasta la operaţiile active, în comparaţie cu sosirea noastră la Biggin Hill sau la escadrila 602, în urmă cu doi ani…

Sînt nerăbdător să regăsesc sănătoasa şi proaspăta ambianţă a escadrilei, după cele patru luni deprimante de Stat major şi de Franţă eliberată… Regăsesc, totodată, vechea strîngere a stomacului, neliniştea plecărilor în luptă.

Cum voi rezista?

După trei sute misiuni de război nu mă mai întorc cu entuziasmul acela al pilotului proaspăt ieşit din O.T.U., nici cu acea deplină încredere în sine pe care ţi-o dă superioritatea experienţei.

Ştiu că am fost expediat în mare grabă, de cum li s-a putut smulge francezilor consimţămîntul, deoarece nu aveau comandanţi pentru *Tempest*-uri.

---

[1] Avioane cu utilizări multiple, în aviaţia britanică.

[2] Avion „bun la toate”.

Cel puţin, Pete Wyckheam, de la Cartierul general al R.A.F.-ului a fost sincer cu mine – escadra 122 a pierdut în medie, în ultimele două luni, trei comandanţi de escadrile şi un comandant de patrulă pe săptămînă…

— *Good luck, Closter old boy, bags of promotion over in one two two wing!*[1]

Fireşte, dacă mă voi descurca, avansarea va fi rapidă…

După patru luni de birou şi de confort, să pleci în operaţii pe un tip de avion pe care nu-l cunoşti, după o oră şi jumătate de pilotare a unui *Typhoon* şi trei raite rapide cu *Tempest*, e nu numai o treabă plină de riscuri, ci aproape idioată…

Mă revăd la Warmwell, necutezînd să execut cu *Tempest*-ul un tonou, nici măcar un simplu looping!

Cum voi reacţiona în faţa antiaerienei, despre care Jacques abia îmi vorbise, explicîndu-mi cît de îngrozitoare devenise?

Era greu în Normandia.

Asta-i, ce mai! Acum, cel puţin, o să mi se dea pace! Nu o să mai am a face cu Ministerul Aerului din Paris, cu incoerenţele sale, cu coloneii săi ramoliţi, cu cei ce se „împotrivesc” întruna, cu contra-ordinele şi toţi acei ofiţeri dubioşi, răsăriţi acolo ca spuma pe dulceaţă.

Noi, cei din F.A.F.L., cărora Armata Aerului[2] le datorează totul, şi mai ales onoarea, noi cei care, unii după alţii, înfruntam masacrele, fericiţi totuşi ca nişte băieţandri, noi care eram mîndri că o luam de la capăt, că voiam să continuăm a forţa logica cifrelor, jonglînd cu perioadele de front, rupţi de oboseală, spetiţi, cu nervii bolnavi, cu plămînii arşi de oxigen… Noi eram sărmanii hărăziţi neprevăzutului…

Rarii supravieţuitori ai acelui lung efort de patru ani voiseră cu orice preţ să se întoarcă acasă, să calce iarăşi pe pămîntul francez, să-i revadă pe ai lor, să retrăiască viaţa străzilor Parisului ori tihna orăşelului natal…

Apoi se întorseseră degrabă, ameţiţi, dezorientaţi, dar necopleşiţi încă de amărăciune.

Îi năuciseră cei de acolo cu istorii ale Rezistenţei, cu fapte eroice… Aceleaşi fraze le fuseseră repetate de mii şi mii de ori:

---

[1] Noroc, Closter bătrînule! Avansarea este rapidă în escadra unu, doi, doi.

[2] Aviaţia militară franceză.

— Aţi avut noroc că aţi stat la Londra. Noi, noi cei de aici am suferit mult… De aţi şti cîte riscuri am înfruntat! Cu toate acestea i-am dat afară pe nemţi…

— Nu puteţi înţelege, nu ştiţi ce înseamnă să auzi: cutare a fost împuşcat, cutare a fost schingiuit, deportat…

— Cum, sînteţi sublocotenent pilot? Se vede prea bine că la Londra a plouat cu grade şi barete la decoraţia „crucea de război“!

Nu pricepeau.[1] Făcuseră tot ce le stătuse în putere. Nu cereau flori, sărbătoriri, recompense, ci doar căminul lor, adesea o ruină. Preferau să tacă, dar în inimile lor se năştea sentimentul nelămurit al unei nedreptăţi.

Prin ce încercări trecuseră? Nu riscaseră decît atît: să ardă de vii, striviţi sub sfărîmăturile vreunui *Spitfire*, să vadă pămîntul tresăltînd într-o horă a morţii ori de cîte ori, zăvorîţi în strîmta raclă de metal a carlingii cu glisierele blocate, îşi numărau cele patru, trei, două secunde pe care le mai aveau de trăit…

De trei ori pe zi, luni de-a rîndul, îşi aruncaseră în bătaia antiaerienei un biet trup care se crispa, care refuza plutonul de execuţie, uneori foarte aproape de ei, în aşteptarea zilei fatale…

Pentru noi războiul nu însemna o goană disperată, cu baioneta la armă, goana miilor de oameni scăldaţi în sudoarea fricii, îmbulzindu-se unii pe alţii şi susţinîndu-se în masacrul anonim, silit.

Pentru noi, războiul însemna actul de voinţă individual, prevăzut, ştiinţific, actul sacrificiului – doar ghimpele cumplit al fricii trebuia smuls zilnic din carne –, însemna voinţa pe care o simţi cum pleacă în amare valuri de silă, dar pe care trebuie să o struneşti, să o readuci pe făgaşul cel drept.

Trebuia să faci asta o dată, de zece ori, de o sută de ori, de trei sute de ori, să te afunzi după fiecare misiune într-o viaţă normală şi sănătoasă; cumplit regim de duş scoţian! Să regăseşti, după ce ai părăsit avionul, oameni ca tine, în carne şi oase, care circulă, iubesc, merg la cinema, beau prin baruri liniştite, ascultă radioul fumînd o pipă, citind o carte – şi care nu se îndoiesc că vor trăi şi mîine!

Ce nervi ţesuţi din fibre umane puteau rezista multă vreme

---

[1] „Nu pricepeau” cei ce fuseseră în unităţile operative (n. red.).

unui asemenea regim? L..., model de bravură vreme de doi ani, se transforma într-o cîrpă, îi era ruşine de el însuşi. Unul ca Gouby se prăbuşea peste camionul german pe care îl mitralia, trădat de lucirile lui şterse. Un altul, ca Mouchotte, cu plămînii mîncaţi de misiuni zilnice, efectuate la zece mii metri altitudine, îşi pierdea cunoştinţa în *Spitfire*-ul său, în toiul luptei şi astfel dispărea pentru totdeauna.

Nu avea cine să ne schimbe. Cei care zburau erau mereu aceiaşi, astfel ca Franţa să fie necontenit prezentă în văzduh.

În timp ce ceilalţi...

După eliberarea Franţei, am mai continuat să zburăm anume pentru a scăpa de ambianţa infectată de pofte, servilitate, ură şi tocmeli, pentru a ne mai păstra o parte din iluzii.

✶

Vreme de patru ceasuri mă las muncit de gînduri negre, iar *Anson*-ul se află acum deasupra Belgiei.

Pilotul urmează cu grijă culoarele de siguranţă dintre zonele anume stabilite pentru a proteja Anvers-ul de ofensiva bombelor V-1.

Urmează apoi sudul Olandei, îngrozitor de neted, unde canalele decupează în zăpadă simetrice table de şah.

Şoselele sînt înţesate de convoaie militare.

Iată un aerodrom uriaş, ciuruit de craterele bombelor, cu două piste mari din cărămidă. Carcasele unor hangare, clădiri găurite, iar ici-colo, adevărate colonii de ţigani nomazi: colibe din carton gudronat, bidoane goale, corturi camuflate. În jurul fiecăruia dintre aceste cantonamente, aliniate impecabil, vreo douăzeci de *Spitfire* ori *Tempest*-uri.

Un plug pentru zăpadă, învăluit într-un nor de pulbere albă, curăţă una dintre piste.

Navigatorul *Anson*-ului se întoarce către mine:

— *Volkel*... spune el. Şi atît.

O rachetă verde ţîşneşte din turnul de control, iar *Anson*-ul face priza de teren.

Controlorul de zbor soseşte cu jeep-ul său, în timp ce eu tocmai coboram din avion; se prezintă:

— Desmond. Dumneavoastră sînteţi Clostermann? Am auzit vorbindu-se de dumneavoastră prin Lapsley. Da, el este wing

commander OPS (cu operaţiile) la Kenway. Vă conduc îndată la postul de comandă al escadrei. Bagajele vă vor fi transportate la sala de mese…

Escadra 122 a R.A.F.-ului este comandată de Wing Commander Brooker D.S.O., D.F.C.

El mă întîmpină în uşa rulotei sale, postul de comandă. Odată prezentările făcute, îi înmînez hîrtiile mele de repartizare, împreună cu carnetele de zbor.

Îl observ, în timp ce le examinează în tăcere. Pare foarte obosit. Îi dau cel puţin treizeci de ani şi, cu toate că trăsăturile feţei i-au rămas tinere mulţumită unei împliniri timpurii, cearcănele de sub ochii injectaţi îi trădează istovirea.

— *Well, Pierre, I am glad to have you here*. Sînt fericit că te avem alături de noi. După cum ştii, am dus o viaţă grea. Vei face parte din escadrila 274 şi vei comanda secţiunea A. Ai venit la ţanc, căci Fairbanks, care o comandă, a fost rănit în dimineaţa aceasta de antiaeriană, iar Hilbert, Senior Flight Commander[1], a plecat de ieri într-o permisie de zece zile; aşadar vei comanda escadrila pînă la întoarcerea lui…

În timp ce mă urc în jeep, el mai adaugă:

— Nu te lăsa prea impresionat de cele ce îţi vor povesti piloţii. De cîteva zile, moralul le este oarecum scăzut din pricina pierderilor şi a vremii cam proaste. Iată situaţia operaţiilor, buchiseşte-o bine; mi-o înapoiezi mîine dimineaţă. Despachetează-ţi lucrurile, ne regăsim curînd la popotă, pentru masa de seară. Ţi-i voi prezenta atunci pe piloţii dumitale…

La Volkel…

Uden este un orăşel olandez de două mii locuitori, cum nu se poate mai tipic – cu case din cărămidă, curate şi cochete, cu biserici la fiecare cincizeci de metri şi cu cele două, trei seminarii.

---

[1] Cel mai vechi comandant de secţie.

Jeep-ul ne aduce tîrîş-grăpiş prin zăpadă şi noroi, pe lunecoasele străzi pietruite şi înţesate de un convoi care îşi desfăşoară la nesfîrşit uruitul şi zgomotu-i de fiare.

Convoiul acesta devine o obsesie. Dimineaţa, cînd plecăm, trece într-un vaier de scrîşnete de debreiaj şi detunături. Seara, cînd ne întoarcem, iarăşi defilează, masă neagră şi primejdioasă în care clipesc cîteva lumini de poziţie şi indicatoare.

Cînd şi cînd, întîlnim cîte un escadron de tancuri, care se îndreaptă spre front într-un vuiet de tunet olimpian, cu surîzătoarele sale echipaje agăţate de carapacea monştrilor lor.

În curtea seminarului sînt instalate remorcile generatoarelor de electricitate, ale căror Diesel-e infectează aerul. Un păienjeniş de fire le leagă de întunecata clădire. Ofiţerul mecanic le îngrijeşte cu patimă, de dimineaţă pînă noaptea… Noaptea, mai ales. Asta nu-l scuteşte de înjurăturile noastre, ori de cîte ori avem o pană sau paraziţi în căştile noastre de radio. Ca un filozof ce se află, a pus la uşa rulotei sale următoarea inscripţie:

„Nu trageţi asupra electricianului, face şi el ce poate“.

La popota ofiţerilor din wing-ul 122 se ajunge printr-un coridor de colegiu, cu rînduri de cuiere fixate de-a lungul pereţilor. La dreapta, bucătăriile, popota şi barul. La stînga, o sală de ping-pong şi o bibliotecă. Apoi sălile de clasă care au fost preschimbate în dormitoare. O dezordine nemaipomenită domneşte pretutindeni: paturi de campanie aşezate în toate felurile, valize din care se văd ieşind rufe murdare, fotolii de diferite stiluri, covoare orientale, vase nespălate, mucuri de ţigări, căldări de apă cu săpun, noroi uscat, arme şi muniţii, sticle goale, ziare… La etajul întîi tabloul se repetă, dar nu şi într-o anume sală lungă de douăzeci şi cinci metri şi lată de zece, compartimentată pînă la jumătatea înălţimii pereţilor cu despărţituri din lemn care alcătuiesc „boxe“, aşa cum se obişnuieşte prin colegii, la dormitoarele celor mari. Aici domneşte o ordine, să zicem, decentă. Este locul vechilor piloţi şi al comandanţilor de subunităţi, iar buna rînduială îşi face oarecum loc.

La catul de deasupra mai sînt încă seminarişti; îi întîlnim uneori pe scări, cînd se duc la slujbele de la biserica învecinată, pierduţi într-o lume spirituală care ignoră războiul şi pluteşte deasupra suferinţelor lui. Ieri au avut drept tovarăşi artilerişti

germani dintr-un batalion de flak (A.A.). Astăzi o escadră a R.A.T.F. Iar mîine? Dumnezeu ştie...

La Volkel viaţa se arată calmă – atmosfera răspîndită de seminar îşi are poate şi ea partea ei de contribuţie. Duminica seara plutesc prin culoare, într-un ciudat amestec, mirosuri de slăninuţă, bere şi tămîie!

După frugala masă de seară, comandanţii de secţiuni scriu pe tabla mare, neagră, din sufragerie, numele piloţilor ce se vor afla în stare de alarmă în zorii zilei următoare şi care vor trebui să fie deşteptaţi din somn.

După ceai, piloţii liberi trebuie să se îmbrace într-o ţinută aleasă – proaspăt raşi – pentru seara. Începînd de la 16,30 fac coadă, cu găleata în mînă, în faţa singurului robinet de apă caldă alimentat de un cazan de păcură pe care îl încălzim cu benzină de 150 octane... Cazanul protestează şi sare la fiecare trei zile, cu puternice izbucniri de dogoare, lumină şi sfărîmături.

Ceilalţi apar la căderea nopţii, întorcîndu-se dintr-o alarmă ori misiune, plini de glod, rupţi de oboseală. Mănîncă în tăcere, dau pe gît un pahar cu bere la colţul barului şi aleargă să se culce. Pentru un bar de escadră, al nostru arată foarte liniştit, prea liniştit chiar!

Într-o escadră, barul reprezintă totdeauna barometrul moralului piloţilor. Aici *Got some Inn*-ul[1] se dovedeşte nespus de trist. Şi cu toate acestea, tejgheaua este cît se poate de plină cu sortimente – mai bine ca niciodată – mulţumită tuturor celor şterpelite de noi prin pivniţele nemţilor, mulţumită camionului cu care popotarul pleacă din două în două săptămîni la Paris, la magazinul central al N.A.A.F.I.[2], în sfîrşit mulţumită aranjamentelor încheiate de cei descurcăreţi cu unele braserii din Bruxelles. Ţigările, lichiorurile, whisky-ul, ginul, şampania sau berea nu au lipsit niciodată.

Şi totuşi...

Listei mult prea lungi de o sută douăzeci şi trei piloţi pierduţi în timpul debarcării în Normandia i se adaugă pe tabla noastră

---

[1] Expresie veche engleză. Ar însemna: aveţi parte de odihnă şi ce vă oferă un han.

[2] Navy Army Air Force Institute. Organizaţie de sprijin gospodăresc şi distractiv al forţelor armate britanice.

neagră numele a patruzeci şi şapte piloţi dispăruţi luna trecută… Iar luna februarie se vesteşte proastă, cu optsprezece piloţi pierduţi în nici zece zile.

De aceea, puţinii piloţi care au mai rămas pot fi văzuţi la bar cu coatele sprijinite de tejghea şi bîndu-şi, fără să scoată o vorbă, porţia de bere sau citind ziarele apărute la Londra cu o seară înainte şi aduse de „duty“ Anson. Unul ori două grupuri mici discută într-un colţ, cu glas scăzut, despre vreo lovitură, în timp ce alţi cîţiva, izolaţi şi aşezaţi pe podea, cu paharul între picioare, îşi citesc corespondenţa. Alţii intră ca o vijelie, îşi iau raţia de ciocolată şi ţigări, beau în mare grabă un pahar cu bere şi urcă la dormitor, fără un cuvînt.

Către unsprezece seara, nici ţipenie. Barmanul moţăie pe taburetul său. Un întîrziat îşi degustă whisky-ul, cu spatele spre sobă. Ultimul program al B.B.C.-ului aduce un freamăt uşor în atmosfera grea, albăstrită de fumul tutunului.

*

Este ora 4. Un jet de lumină, ţîşnit dintr-o lampă de buzunar, răneşte ochii, chiar pe cei acoperiţi de pleoape; o mînă zguduie un umăr…

— *Time to get up, Sir*…

Iar M.P.-ul încălţat cu cizme de cauciuc bifează pe lista lui încă un nume şi pleacă mai departe, în tăcere, să trezească pe ceilalţi piloţi desemnaţi a se găsi în alarmă în zori…

Este frig, capul ni-l simţim gol parcă. Ieşim anevoie din căldura păturilor; tragem iute pe noi combinezonul de zbor, puloverele, cizmele de zbor, în timp ce fumăm o ţigară, care ne face puţină greaţă; apoi, cu jacheta Irving pe spate, încotoşmănaţi şi cu passemontagne-ul, coborîm în sufrageria îngheţată, ale cărei geamuri poleite cu promoroacă oglindesc slab lumina firavă a becurilor.

Un barman somnoros aduce cîrnaţi fripţi şi ceai fierbinte; ceaiul îl bem stînd călare pe bănci.

Cîţiva întîrziaţi coboară în fugă treptele, trîntesc uşile, vîră un cîrnat între două felii de pîine, înjură în timp ce dau pe gît ceaiul prea fierbinte şi-i ajung în grabă pe ceilalţi camarazi, în faţa peronului.

Camionul a şi sosit, cu subofiţerii piloţi alungiţi pe banchete şi

fumînd.

În calitate de comandant de secţiune am drept la un jeep, astfel că un soldat de la transporturi mi-l aduce. Însoţit de doi dintre şefii mei de patrulă, cu mîinile îngheţate de frig, demarez, aţintind cu privirea becul roşu al camionului care a şi pornit. Caldarîmul este acoperit de polei şi, întrucît de la întîi ianuarie, cînd a avut loc lovitura aceea, s-a interzis aprinderea farurilor la vehiculele ce trec pe drum, îl urmez cu mare chin.

Un vînt de gheaţă suflă pe aerodrom, învîrtejind zăpada în nori de pulbere umedă care ne pătrunde pînă la oase.

În baraca *dispersal*-ului, plantonul a aprins focul în sobă, iar pe reşoul cu gaz începe să murmure ceainicul. Afară, JJ-B – avionul meu – primul în dreapta baracamentului nostru, zgîlţîie cu vîrfurile aripilor scîndurile acestuia de acum dezbinate, prin care vîntul fluieră, în pofida covoarelor întinse de-a lungul pereţilor.

Avem impresia că asistăm la o adunare de somnambuli. Piloţii mei îndeplinesc două, adesea chiar trei misiuni pe zi, misiuni grele, iar alteori avem cîte douăsprezece ore de alarmă. Se culcă zdrobiţi şi tot obosiţi se scoală. Cu ochii lipiţi de somn, amorţiţi de frig, îşi iau paraşutele, verifică apoi căştile, ies clătinîndu-se pe picioare şi se saltă pe aripile lunecoase, spre a pregăti avioanele…

Şi mecanicii duc o viaţă de cîine. Pe frigul ăsta este nevoie de o echipă de noapte la fiecare douăzeci de minute, pentru a porni motoarele şi a le încălzi pînă la o sută zece grade (F). Ar fi o catastrofă să laşi uleiul motoarelor acestora să coboare la o temperatură prea joasă, căci decolarea este cu neputinţă dacă manşoanele de distribuţie sînt îngheţate. De aceea motoarele trebuie ţinute calde zi şi noapte, mulţumită acestor „puncte fixe“ care se succed.

Este 4,45. Plantonul avertizează Postul de comandă al Diviziei că şase avioane *Talbot* sînt în stare de alarmă imediată şi că vor purta denumirea de Blue Section. Apoi dă lista cu numele piloţilor, dimpreună cu indicativul lor şi cu poziţiile respective în patrule. Îmi dă apoi receptorul telefonului; la aparat este Lapsley.

— Bună, Pierre, ce devreme ne-am sculat în dimineaţa asta! Cam nasol timpul, dar controlorul nu vrea să renunţe la starea de

alarmă, căci la adăpostul acestor nori blestemaţi, unul sau două avioane cu reacţie pot încerca foarte bine să se strecoare, pentru a lua fotografii cu poziţiile noastre…

— *All right? – Cheerio, be on your toes, just in case*…[1]

Pun receptorul în furcă şi ies, zgribulindu-mă de frig, să mă mai uit la avioane. Totul pare să fie în ordine, iar ziua începe să mijească. Camioanele controlului de zbor adună lămpile balizajului de noapte.

Cu norii aceştia joşi, cu zăpada apoasă care cade acum fără întrerupere, nu prea avem baftă să zburăm. Brr, mă întorc repede în baracă; aici linişte deplină. Prăbuşiţi prin fotolii, piloţii dorm. Profit, pentru a cerceta registrul cu ordine, codurile radio şi ultimele rapoarte de luptă afişate pe uşă.

Plantonul umple fără zgomot soba – dar lemnele ude răspîndesc un fum galben şi urît mirositor.

Sfîrşesc prin a aţipi la rîndul meu…

Mă trezesc, tresărind, în larma celorlalţi piloţi care sosesc, cu Squadron Leader-ul Fairbanks în frunte. Arunc o privire la ceas – s-a şi făcut opt şi un sfert.

Fairbanks, un american angajat în R.C.A.F.[2] încă din 1941, este un vlăjgan blond, cu trăsături fine ca de fată, nespus de simpatic.

Mă ridic şi mă prezint. Strîngerea lui de mînă este puternică şi sinceră. În ciuda ochilor săi albaştri, oarecum visători, s-a dovedit un atacator de temut, iar pieptul îi este împodobit cu un dublu D.C.F. Într-adevăr, a doborît patrusprezece nemţi, dintre care doisprezece luna trecută, inclusiv două *Messerschmitt*-uri *262* cu reacţie.

Îmi oferă o ţigară; bem o ceaşcă de ceai; îi prezint situaţia pentru dimineaţa aceea şi îi dau foaia meteo care nu mai are nevoie de comentarii. Ne aşezăm, discutăm lovitura. Potrivit bunelor tradiţii, descoperim că avem amîndoi o groază de prieteni comuni.

Tactica lui Fairbanks este foarte interesantă şi cere o anume îndrăzneală. Ce păcat că nu-i şi Jacques de faţă! Ce mult l-ar încînta!

---

[1] Merge, merge? Hai, drăgălaşilor, fiţi treji, că mai ştii…

[2] Forţele Aeriene regale canadiene.

Grosso modo, iată cum vede Fairbanks lupta astăzi:

Aerodromul german cel mai frecventat este Rheine, unde se află cuibărite mai mult de cinci sute avioane de vînătoare. De la Volkel la Rheine se ajunge în opt minute, mulţumită formidabilei viteze a *Tempest*-urilor. Aşadar Fairbanks şi-a luat obiceiul să meargă acolo cam o dată pe zi, îndeobşte către ora 17, cu numai doi, trei coechipieri, uneori chiar cu unul singur. După ce soseşte în împrejurimile aerodromului Rheine, el se menţine la înălţimea norilor – o mie de metri la vremea aceea – tot dîndu-i ocol vreme de aproape un sfert de ceas. Cînd şi cînd, cu toată antiaeriana extrem de densă şi precisă în colţişorul acela, el intră în picaj pînă la rasul solului, rămîne în razmot timp de cîteva secunde, apoi din nou urcă repede în nori. Profită de cele cîteva clipe, pentru a repera orice avion duşman aflat în circuit.

Dealtfel, Fairbanks găseşte aproape totdeauna prilejul să agaţe o patrulă de *Messerschmitt*-uri sau de *Focke Wulf*-uri, pe care o şi atacă cu disperare, spre a trage folos de pe urma surprizei. În genere, doboară unul şi se vîră iute la adăpostul norilor.

Trebuie să adaug, cu toată nepărtinirea, că tactica aceasta i-a îngăduit să realizeze un remarcabil scor personal, dar că în schimb, aproape la toate loviturile, lasă un coechipier pe terenul luptei.

— Disează mă duc să dau o raită la Rheine, dacă vremea se mai limpezeşte puţin. De vrei să vezi cum operez, poţi însoţi patrula mea, ca rezervă, şi îţi vei da seama... Trebuie să mai exersez, căci în şapte zile de permisie prinzi puţină rugină!

Tempest contra Focke Wulf

În după-amiaza aceasta cerul este un loc cu adevărat primejdios.

Am căutat trenuri în regiunea Bremen, dar fără prea mult succes. Fairbanks conduce o patrulă de şase *Tempest* – cu mine

ca număr 2, cu Mossings ca număr 3, cu Inglis ca număr 4, cu Spence ca număr 5 şi cu Dunn ca număr 6. L-am prevenit, înainte de plecare, că patrula este inegală – trei piloţi tineri, fără experienţă, e cam mult.

Atacăm totuşi un tren într-o gară de triaj. Sîntem întîmpinaţi de o A.A. densă şi precisă. Spence e lovit la aripa stîngă şi are exact timpul să largueze rezervorul suplimentar cuprins de flăcări.

Fairbanks şi-a condus atacul mult prea în picaj, şi mi-a fost tare greu să mă ţin pe urmele lui: cele vreo patruzeci de lovituri pe care le-a risipit în direcţia locomotivei nu au pricinuit pesemne mari stricăciuni. Am urcat iarăşi repede în nori, încadrat de trasoare.

Hotărît lucru, nervii mei nu mai pot suferi antiaeriana.

Apoi Fairbanks ne plimbă vreme de zece minute în zigzag pînă la Osnabruck şi, nevrînd să mai caute un alt tren, ia un cap compas de 260°, care ne readuce deasupra Ruhr-ului. Două sute de avioane *Lancaster* execută acolo un mare raid de zi.

Am putea avea norocul să întîlnim pe aici cîteva *Messerschmitt*-uri *109*.

Cerul continuă să fie foarte nefavorabil. La trei mii metri, un strat subţire, translucid, de nori 10/10, iar dedesubt o învălmăşire de mici cumuluşi printre care, dealtfel, şi navigăm. Este exact soiul de poziţie de unde nu vezi nimic, dar de unde eşti văzut de pretutindeni.

Controlul de zbor ne cheamă:

— *Hullo, Talbot Leader? Canari please, canari please!*[1]

— *Hullo Kenway, Talbot Leader answering, canari coming up in ten seconds!*[2]

(Canari este cuvîntul de cod pentru emiţătorul special ultrasecret care echipează *Tempest*-urile şi care lansează la cerere, prin apăsare pe un buton galben situat la dreapta cabinei de zbor, un anume semnal de radar. Semnalul acesta are proprietatea de a dubla un ecou de radar şi de a-i schimba culoarea în tuburile catodice.)

Treaba aceasta permite controlorului, cu mult mai multă precizie decît I.F.F.-ul, să identifice pe un ecran încărcat, cutare

---

[1] Alo, Talbot, fă-ţi canarul să cînte, fă-ţi canarul să cînte!

[2] Alo, Kenway, răspunde Talbot. Canarul meu va cînta peste zece secunde!

ori cutare formaţie printre multe altele.

— Ia te uită, o fi dînd careva tîrcoale prin partea locului…

— *Hullo Talbot Leader, Kenway calling, there are Huns around, coming back from the Ruhr. Can't give you anything definite yet!*[1]

Scot piedicile tunurilor şi îmi reglez colimatorul. Drace, mi s-a ars becul… Îmi scot înfrigurat mănuşile, bîjbîi în micul rastel unde stau agăţate becurile de schimb şi deşurubez baza colimatorului.

— *Look out for Huns coming down at 3 o'clock!*[2]

Mestec în dinţi o înjurătură şi ridic la timp capul spre a vedea vreo treizeci de *Focke Wulf*-uri, înşiruite la mai puţin de două mii de metri şi picînd asupra noastră. Instinctiv las totul baltă şi fac faţă atacului, alături de celelalte cinci avioane.

Tot legănîndu-se la capătul firului electric, baza colimatorului mă loveşte în plin obraz, mănuşile îmi cad sub scaun şi un proiectil de 30 mm explodează în aripa dreaptă, ciuruindu-mi fuselajul cu schijele sale.

Prost început!

Un *Focke Wulf* „bot-lung" îmi trece pe aproape şi dedesubt, executînd un semi-tonou rotunjit…

Ce învălmăşeală!

— *Good bye, chaps, I have had it!*[3]

Este glasul sărmanului Spence – *Tempest*-ul lui coboară în vrie, scuipînd flăcări şi ulei. Bietul Spence, uriaşul Spence atît de mîndru de bebeluşul născut nu demult.

Iar acum urmează hora cea mare. *Focke Wulf*-urile, cu dibăcie împărţite pe grupuri de cîte cinci, şase, se lipesc de fiecare dintre noi…

Lipsit de colimator, trag la întîmplare şi fără succes asupra unui neamţ care se fîţîie un timp prin faţa mea. Dezarmat, nu mai am ce căuta în afacerea asta. Îl previn pe Fairbanks care nu răspunde şi hotărăsc să ies din încăierare. Motorul începe să mi se încingă într-un chip îngrijorător.

În faţa mea s-au ciocnit două *Focke Wulf*-uri, iar rămăşiţele lor învălmăşite coboară uşor, semănînd o ploaie de sfărîmături în

---

[1] Alo, Talbot, te cheamă Kenway. În împrejurimi se află nemţi care se înapoiază din Ruhr. Date precise nu vă pot transmite încă.

[2] Atenţie la nemţii care vă pică în spate la ora 3.

[3] Adio, prieteni! Am cîştigat!

flăcări.

Se deschide o paraşută, dar pe dată ea se şi mistuie în nori…

Urmat de patru nemţi, fac o „lumînare“ perfect dreaptă şi aştept, cu nasul ridicat spre cer, slăbirea comenzilor… o clipă de înfrigurată nelinişte… pierderea de viteză nu se face simţită… sînt pe spate… trag de manşă… ce manevră jalnică! Hotărît, nu stăpînesc *Tempest*-ul.

Unul dintre *Focke Wulf*-uri mi-a dublat uşor manevra, iar proiectilele sale trec foarte aproape de capota avionului meu. Acum pic pe verticală. Cu cele opt tone ale maşinăriei mele, capăt repede nouă sute kilometri pe oră la anemometru şi las în urmă *Focke Wulf*-ul. Dar trebuie să redresez iute, căci aripa lovită vibrează, iar învelişul ei, zdrenţuit de schije, se rupe într-un chip primejdios.

Traversez Rinul, la o înălţime mai mică de cincizeci de metri, salutat de o A.A. dezlănţuită. Dealtfel mi-am ales prost locul şi mă regăsesc în razmoturi pe malul stîng, de-a dreptul deasupra pungii pe care o formează frontul inamic la Wesel.

Şi ce mai A.A.! Pînă şi mitralierele au intrat în joc. Înţeleg acum de ce toată lumea face un ocol deasupra Gorch-ului.

Din pricina ceţei, pierd Volkel-ul şi mă trezesc la naiba în praznic, în plină cîmpie olandeză. Toate morile, toate canalele şi oraşele se aseamănă – cu neputinţă de stabilit pe hartă punctul în care mă aflu. Cer o poziţie lui Desmond care mă aduce cu primul său vector exact la bază.

Aterizez foarte prost, căci flapsurile nu vor să iasă decît pe jumătate şi mi-e teamă că mă vor lăsa chiar la mijlocul prizei de teren…

Inglis şi Dunn au aterizat în urmă cu cîteva clipe. Mossings se află în tur de pistă.

Fairbanks şi Spence au fost doborîţi. Inglis şi Mossings au avariat fiecare un neamţ, iar Dunn a alicit pe alţi trei. Violenţa bătăliei nu a îngăduit însă verificarea rezultatelor.

La popotă, o seară destul de sumbră.

Aterizare tragică

Observ prin geamurile murdare patrula Galben a escadrilei 274 care se înapoiază dintr-o recunoaştere de luptă.

Din patru avioane doar trei vin la aterizare, iar unul dintre ele pare să fie grav lovit de antiaeriană.

Desmond mă cheamă la telefon şi îmi cere să vin imediat la turnul de control.

Săr aşadar în jeep, primele două *Tempest*-uri aterizaseră în formaţie, iar din rulota şefului de pistă ţîşneşte o salvă de rachete roşii pentru atenţionarea celui de al treilea.

Desmond se află pe balconul turnului, cu microfonul în mînă. Fără să o mai iau pe scară, ajung pînă la el urcînd scara exterioară.

— Uite, este Alex, îmi spune el trecîndu-mi binoclul – dă-i cîteva sfaturi.

Sărmanul Alex s-a ales pesemne cu o lovitură urîtă în aripă, iar o jambă a trenului de aterizare se bălăngănea jalnic, avînd o roată pe jumătate smulsă. Ea trebuie escamotată cu orice preţ; în asemenea condiţii nu va putea să aterizeze niciodată.

— *Hullo, Alex! Pierre here, try to get your port leg up!*[1]

Nici un răspuns…

Repet, străduindu-mă să vorbesc încet şi limpede. Peste cîteva secunde, în sfîrşit, glasul lui Alex, şovăitor şi obosit, se face auzit la difuzor…

— *Sorry, I cannot!*[2]

Insist.

— *Try again!*[3]

Zgomotul de trîmbiţă al motorului său, în plin şi cu elicea la pas mic, sfîrşeşte prin a stîrni pe toată lumea. Văd siluete căţărîndu-se pe acoperişurile colibelor ori grămădindu-se pe la uşi şi ferestre…

Hibbert şi Brooker aleargă şi ei urmărind îngrijoraţi evoluţiile avionului care pică, urcă iar, îşi leagănă aripile, încercînd să

---

[1] Alo, Alex, aici Pierre. Încearcă să escamotezi jamba din stînga!

[2] Îmi pare rău, nu pot!

[3] Mai încearcă totuşi!

deblocheze roata aceea blestemată.

Pînă în cele din urmă, după un picaj, un obiect se desprinde din avion, dar tot mai rămîne jamba oleo-pneumatică.

— *Alex, try your CO^2 bottle!*[1]

E ultima lui şansă…

Văd prin binoclu cum jamba de amortizare începe să urce încet, în sacade, aproape încastrată în cavitatea aripii…

— *Hullo, Pierre, I have spent my CO^2, and the leg is not fully locked yet*.[2]

Glasul îi tremură. Bietul băiat! Cît de bine îi înţeleg pierderea cumpătului, singur acolo sus, luptîndu-se cu toată mecanica aceea preschimbată într-o capcană a morţii. Am impresia că-l văd, lac de sudoare, cu respiraţia tăiată, lovind cu disperare în trenul său de aterizare, apăsînd totuşi pe sifonul buteliei de CO^2, acum golită…

Ambulanţa porneşte şi se duce să staţioneze în capul pistei, cu motorul la ralanti. După ea, maşina pompierilor – pe scările acesteia, pompierii se aseamănă cu scafandri îmbrăcaţi în costumele lor de azbest… Soseşte şi jeep-ul doctorului.

Alex mă cheamă:

— *O.K. Desmond, coming-in for belly landing. Switching off!*[3]

— Doamne Dumnezeule, spune-i, Clostermann, să sară! urlă la mine Brooker.

Prea tîrziu! Şi-a decuplat radio-ul.

Tempest-ul ia priza de teren.

O iau fuga pe scări şi mă arunc în jeep. Conductorul pompei debreiază şi trece în viteza întîi… oamenii încep să alerge de-a lungul benzii de zbor.

Tempest-ul coboară, silueta lui se măreşte vertiginos. Discul strălucitor al elicei se rupe dintr-odată în bucăţi, de îndată ce Alex taie contactele. Manevra lui de aterizare este impecabilă. Cu coada lăsată în jos, cu flapsurile scoase, se apropie de pista din cărămidă.

Apăs pe accelerator, urmat de clopotul pompierilor şi de

---

[1] Alex, încearcă butelia de CO2.

[2] Alo, Pierre, am epuizat presiunea din butelie şi nu am reuşit să zăvorăsc roata!

[3] E-n regulă, Desmond, vin la aterizare pe burtă. Întrerup radio-ul.

sirena ambulanţei…

Tempest-ul va face priză cu terenul – cupola transparentă a carlingii zboară!

Gata! Un formidabil hîrşîit, elicea se frînge, iar cele opt tone se prăbuşesc cu trei sute la oră…

Un bubuit de tunet. Apoi, sub ochii noştri îngroziţi, avionul saltă, capotînd, la mai mult de treizeci de metri înălţime şi se striveşte căzînd pe spate, cu coada înainte, într-o mare de vîlvătăi…

Cărămizile se zburătăcesc…, o explozie surdă, o lumină orbitoare, apoi imediat flăcări îngrozitoare, înalte de douăzeci de metri, care răsucesc în aer volute groase de fum negru brăzdat de fulgere…

Frînez la cincizeci metri de vatra aceea de jar şi sar din jeep, în timp ce maşina pompierilor se aruncă de-a dreptul în flăcări, scuipînd spumă carbonică din cele şase furtunuri de înaltă presiune…

Pompierii ţîşnesc din maşină, cu topoarele în mînă, urmaţi de infirmieri…

La treizeci de metri dogoarea este atît de mare, încît aerul îţi arde gîtlejul, ca alcoolul.

O jerbă de scîntei albicioase se răspîndeşte din cuptorul acela, urmată de bubuitul sec al muniţiilor, care încep să explodeze în încărcătoare… schijele şuieră…

Îngroziţi, auzim limpede un urlet înfiorător care străpunge vacarmul – apoi un braţ se agită slab în mijlocul acelor străluminări şi trosnituri de metal care se topeşte.

Unul dintre pompierii care încearcă totuşi să pătrundă în infernul acela, se prăbuşeşte. Îl scoatem de acolo cu un cîrlig, butuc negru, fumegînd.

Iese clătinîndu-se din costumul lui de azbest pe care desluşim picături de aluminiu topit şi cade pe burtă vomitînd…

Flăcările sforăie, fumul ne înţeapă ochii. Pompierii deşartă sute de litri de lichid lăptos care stropeşte, se evaporă ori se revarsă peste cărămizi.

Totuşi căldura scade şi începem să întrezărim, pe după limbile de foc, carcasa sfărîmată a *Tempest*-ului – motorul spart îşi arată viscerele de alamă mînjite cu noroi, scheletul ampenajului,

fuselajul frînt în trei, aripile găurite de explozia benzilor de proiectile.

Focul se lasă aproape învins; vag, desluşim licăriri roşii ce şerpuiesc pe sub spuma fierbîndă.

Bălăcărind pînă la genunchi, ne năpustim într-acolo. Ne izbeşte un groaznic miros de carne şi cauciuc ars, care ne întoarce stomacul pe dos. O pulbere albă, de impalpabilă cenuşă de aluminiu, cade în ploaie.

Apoi, zgomotul topoarelor, care sfarmă ce a mai rămas din carlingă.

— *Easy chaps*... *easy*...[1]

Mîini învelite în azbest clatină din loc sfărîmături învălmăşite, aruncă fiarele înroşite pînă la alb ce cad pe iarbă sfîrîind.

...Şi vedem...

Nu ştiu ce anume mă împinge mai în faţă, mai aproape...

Cu multă grijă este scoasă de acolo o masă informă, roşie şi neagră, de care stau prinse fîşii de stofă calcinate... chingile paraşutei şi ale hamului au ars, dar ghiceşti sub crusta aceea sîngerîndă catarame metalice incandescente care au săpat pînă la os...

Cu o seringă hipodermică în mînă, legat la gură cu o batistă, medicul înţeapă oarecum la întîmplare în carnea aceea arsă – ca să termine odată – căci mai poţi desluşi (să fie oare o halucinaţie?) un fel de pulsaţie neregulată, de parcă inima ar mai fi bătut slab deasupra pîntecelui sfîşiat, deschis...

Un spasm zguduie rămăşiţa unui picior...

Simt sudoarea îngheţîndu-mi pe spinare. Cu picioarele retezate parcă, cu nervii zdrobiţi, mă aşed, îndoindu-mă de mijloc din pricina greţurilor, în mocirla aceea de cenuşă şi spumă...

A doua zi tragedia reîncepe cu Golding, care de asemenea încearcă să aterizeze pe burtă cu *Tempest*-ul său.

25 februarie 1945.

Încă o zi infectă. Ninge, viscoleşte. Vremea este închisă, nu se poate zbura.

P.C. operativ al Diviziei menţine totuşi în stare de alarmă imediată două patrule de *Tempest*-uri, una a escadrilei 486, alta

---

[1] Încetişor, băieţi, încetişor!

de la 56 – precum şi o patrulă de *Spit*-uri *XIV* din escadrila 41. Cele trei patrule fac cu schimbul, încă din zori, fără să spere a zbura.

Către ora 15, timpul se luminează uşor, iar cele şase *Spitfire* sînt trimise în misiune. Pe frigul ăsta cumplit îşi pornesc anevoie motoarele, iar noi, de la ferestre, ne uităm la ei rînjind. Pînă în cele din urmă o pereche decolează, urmată, la cel puţin trei minute mai apoi, de restul.

Peste un sfert de oră, ultimele patru *Spit*-uri aterizează, întrucît nu au putut ajunge din urmă pe celelalte prin nori; ele anunţă totuşi că prima pereche a interceptat un avion german cu reacţie.

Tîlcul istoriei îl aflăm seara, la bar, cînd piloţii de la 41 fac tuturor o viaţă de infern. Nu se mai simt.

Flying-Officer Jonny Reid D.F.C. a reperat, la puţină vreme după ce a decolat, în timp ce patrula deasupra podului Nimègue, la trei mii de metri altitudine, una din acele păsări rare, noi-nouţe ale Luftwaffe-i, un *Arado 234*, pe cînd pătrundea în liniile noastre, în razmot.

Intrînd într-un picaj de moarte, cu eşapamentele vîjîind, cu riscul de a face să-i sară aripile, Jonny a izbutit să prindă animalul într-un viraj, trăgînd de aproape, depunîndu-l graţios, în flăcări, la mai puţin de o sută metri de Postul de comandă a lui Broadhurst, la Eindhoven.

Comandantul Diviziei este încîntat, căci un grup de gazetari americani a asistat la operaţie şi este primul *Arado 234* a cărui doborîre apare omologată.

După acest eveniment, piloţii de la 41 pun din nou în discuţie nesuferita controversă *Spitfire* contra *Tempest* şi ne hărţuie cu ironiile lor: „Voi, ăia de la *Tempest*-uri, zic ei; voi, regii vitezei; voi, campionii, cu fiarele voastre de călcat de opt tone, cu cele patru tunuri, nu aţi fost niciodată în stare să puneţi mîna pe unul ca ăsta! La ce naiba ne mai omoraţi urechile toată ziua cu irezistibilele voastre picaje de cîini de plumb şi cu croaziera voastră ucigătoare!“

Bineînţeles, le-o întoarcem şi noi, spunînd că neamţul vroia cu orice preţ să se sinucidă. Şi apoi, am văzut cum arăta avionul lui

Reid după aterizare: bietul *Spit* are aripile încreţite precum un acordeon, vopseaua coşcovită, niturile sărite, iar fuselajul este dezaxat. Bun de aruncat la fiare vechi!

Şi încheiem discuţia cu un argument hotărîtor, care are darul de a-i jigni nespus pe piloţii *Spit*-urilor, şi anume cu argumentul că viteza noastră de aterizare este aproape mai mare decît viteza lor de croazieră.

Dat fiind că sînt un ex-pilot de *Spit*, Frank Wolley încearcă să mă angajeze în discuţie ca arbitru. Ofer zece minute de explicaţii confuze şi de formule matematice, după care toată lumea se declară mulţumită.

Încă un rînd de băutură pentru toţi pecetluieşte împăcarea. Noi bem în sănătatea scîndurelelor, ei în cea a autobuzurilor zburătoare şi mergem la culcare mulţumiţi.

Tempest contra Messerschmitt

După dureroasele lovituri din ultima vreme – cu deosebire după moartea lui Fairbanks – Serviciul „operaţii” de la Armata aeriană şi P.C.-ul Diviziei hotărăsc ca numai formaţii cuprinzînd minimum opt avioane să opereze în adîncimea teritoriului inamic. Mai mult decît atît, formaţiile îşi vor executa *sweep*-urile două cîte două, urmînd drumuri paralele, la mai puţin de o sută kilometri una de alta, astfel încît să-şi poată da ajutor.

Zburînd ca şef al secţiunii Talbot, conduc un sweep de opt *Tempest*-uri din escadrila 274, în regiunea Hanover. A 486-a va opera prin împrejurimi.

Către ora 15,05, după ce mi-am aruncat o privire pe aerodromurile din Hanovra şi din Langenhagen, virez la stînga, cu cap compas de 320° asupra Wunstorf-ului, de unde operează de obicei două escadrile de *Messerschmitt*-uri *109*.

Îl previn prin radio pe Mackie, care o conduce pe a 486-a:

— *Hullo Railroad, switching from H-Harry over to B-Baker*.[1]

Cu cele două piste ale sale în formă de cruce a Sfîntului Andrei, aerodromul Wunstorf se arată pustiu. Pare totuşi în bună stare.

Lăsînd pe stînga lacul Steinhuder, urc spre Bremen.

Ora 15 şi 15 minute. Ne aflăm în raza bazei de vînătoare de noapte Hoya. Decid să fac un viraj de 360°, cu scopul de a observa împrejurimile şi de a-mi regrupa *Tempest*-urile risipite în văzduh pe o distanţă de aproape cinci kilometri.

— *Come on Talbot, pull your fingers – join up!*[2]

În timpul virajului îmi număr maşinal avioanele. Drace, unde a dispărut al optulea?

Îmi legăn *Tempest*-ul, spre a privi în unghiul mort al ampenajelor mele.

— *Breack port Talbot!*[3]

Am tocmai destul timp să-mi urlu *break*-ul în microfon. *Messerschmitt*-urile *109* din Wunstorf au şi sosit! La o mie metri mai sus, într-o impecabilă formaţie, lunecă patruzeci sau cincizeci de *Messerschmitt*-uri...

— *Flat-out, climbing. Don't your speed drop!*[4]

Ne-au văzut. Şovăie doar o clipă, după care se şi află pe verticala noastră, legănîndu-şi aripile. Se împart în două grupuri – unul virează la stînga, celălalt la dreapta.

— *Hullo Railroad, better come and give us a hand. Forty 109 over Hoya*.[5]

Chem în ajutor pe a 486-a; este mai prudent.

O să fiu prins în sandviş, între două formaţii de nemţi. Atunci mai bine să cobor, fără necazuri, spre Hanovra.

Ce de tărăgănări! Nemţii sînt neliniştiţi şi par să miroasă o capcană.

Şi ia te uită cum Albastru trei şi Albastru patru au rămas în

---

[1] Alo, Railroad, părăsesc direcţia H de la Harry şi mă duc să arunc un ochi spre B de la Baker.

[2] Haide, Talbot, treziţi-vă – reveniţi în formaţie!

[3] Talbot, degajaţi spre stînga!

[4] Urcaţi cu toată viteza şi nu scădeţi din ea!

[5] Alo, Railroad, ai face mai bine să vii iute, să ne dai o mînă de ajutor. Patruzeci de Messerschmitt-uri deasupra Hoyei!

urmă, la un kilometru de restul formaţiei mele.

— *Join up Blue 3 and Blue 4, for Christ's sake!*[1]

Voi încerca, pînă la sosirea lui Mackie, să menţin contactul fără a intra în luptă. Aud Kenway-ul care îl aduce spre noi la radar.

— *Join up Blue 3 and 4, for Christ's sake!*[2]

Idioţii ăştia doi o să strice totul!

Gata! Vreo cincisprezece *Messerschmitt*-uri *109* se desprind de grupul din stînga şi se aruncă în picaj asupra lor, iar Albastru trei, stupid fără îndoială, pare să nu-i vadă venind.

— *Talbot Blue 3 Break!*[3]

— *Talbot, breaking port. Attack!*[4]

N-are decît, eu atac!

Cu motorul în plin, îmi scurtez virajul şi mă năpustesc în ajutorul celor doi rămaşi în urmă.

Primul *109* trage în trecere o rafală asupra lui Flying Officer Park, Albastru 3. Cu o aripă smulsă de un proiectil de 30 mm *Tempest*-ul coboară în vrilă…

Schimb direcţia asupra acestui *Messerschmitt*, care şi el virează spre mine. Derapează şi-i văd uriaşa elice neagră, ornată de spirala albă a grupurilor de şoc. Trag în acelaşi timp din toate cele patru tunuri pe care le am – un proiectil pe aripa-i stîngă… alte două pe capotă… o explozie… *109* trece la douăzeci metri de mine, tîrînd după sine o trenă groasă de fum negru, apoi dispare.

Cu degetul pe butonul trăgaciului, defilez în mijlocul masei compacte de *109* care vin roi. Nu cutez să deviez nici măcar cu o linie, de teama unei ciocniri…

O clipă nu încetez să-mi previn piloţii să-şi menţină viteza la peste cinci sute kilometri pe oră. *Messerschmitt*-urile *109 K* virează într-adevăr mai bine ca noi la viteză redusă şi trebuie să te fereşti de tunurile lor de 30 mm axiale, ale căror lovituri nu iartă. Cel mai bun sistem este să te angajezi într-o spirală descendentă, să acumulezi viteză pînă la patru sute cincizeci mile, să faci o „lumînare“ în săgeată şi apoi să o iei de la capăt. În ce-i priveşte, ei ne ştiu mai rapizi la picaj şi de aceea caută să ne

---

[1] În numele cerului, prinde-le din urmă pe Albastru trei şi Albastru patru!

[2] Dumnezeule, du-te odată după Albastru trei şi patru!

[3] Talbot, Albastru trei, degajaţi!

[4] Talbot, degajează la stînga! Atacă!

facă a sui pînă la cinci mii de metri, acolo unde *Tempest*-urile noastre se arată greoaie, iar motoarele funcţionează anevoie…

Execut o manevră greşită şi mă las încolţit de patru *109* agresive, care se ţin scai de mine. Le las în urmă în timp ce cobor, dar, după ce redresez la rasul solului, ele cîştigă din nou teren şi trag pe rînd. Neîndoios, jocul ăsta de-a ascensorul va sfîrşi rău…

E tare neplăcut: le vezi elicile, trenele albe de la vîrfurile aripilor, priza mare de aer a compresorului la dreapta capotei – apoi, deodată, străfulgerările sacadate ale tunurilor de 20 mm care trag, avînd la centru tunul de 30, mai calm, care trage în rafale de cîte trei lovituri şi ale cărui trasoare mari unduiesc în chip ciudat. După cîteva minute, aerul este zebrat de dîrele învălmăşite ale trasoarelor.

Ca întotdeauna, motorul meu se încinge peste măsură.

Sergentul Campbell se lipeşte cu disperare de coada mea şi îmi însoţeşte întocmai manevrele cele mai violente. De ele îi depinde viaţa.

Cu toate acestea este lovit, iar în timpul unui viraj îi pot vedea fuselajele din care picură ulei… Îi strig prin radio să-şi continue normal virajul, în timp ce voi trece în spatele lui, pentru a-l acoperi…

Cu manşa trasă mult spre pîntece, execut un tonou declanşat, iar el fuge înainte.

Manevra mă apropie aripă la aripă de un *109*, la mai puţin de zece metri, puţin sub el. Reflexele razelor de soare pe cupolă mă împiedică să văd faţa pilotului. Este un *Messerschmitt 109 K*, ultimul model, cu direcţia din material plastic. Trece pe tracţiunea maximă cu injecţie de metanol şi încearcă să-mi dea ocol. Lunecă încet pe spate, pe deasupra carlingii mele, iar cînd ridic capul îi văd crucile mari negre tivite cu galben. Pentru a încerca să mă strecor în spatele lui, reduc gazele lovind scurt maneta. Dar e un şnapan; înainte ca eu să pot schiţa un gest de apărare, se răsuceşte brusc, virează şi trage asupra mea o rafală de 30 mm. Unul din proiectile îmi ricoşează pe capotă şi explodează, ciuruind cu schijele vîrful aripii. În clipa aceea se produc două explozii pe aripa lui *109* care, surprins la rîndul lui, declanşează şi pleacă în vrilă…

Campbell îl dibuise tocmai atunci, scoţîndu-mă din

încurcătură. Era şi timpul.

Vreo douăsprezece *109* s-au desprins din luptă şi se rotesc prin nori, deasupra noastră, în aşteptarea unei prăzi uşoare.

Un *Tempest* e cuprins de flăcări, iar pilotul, Warrant Officer Alexander, sare.

Un altul se depărtează din cîineasca luptă avion cu avion, zigzagînd fără ţintă: este tot Albastru patru, cel veşnic adormit.

Urmat de Campbell, al cărui motor începe să o ia razna nu glumă, mă năpustesc spre el, trăgînd în trecere o rafală asupra unui *Messerschmitt* pe care îl nimeresc numai şi numai din întîmplare şi care se depărtează grabnic, scuipînd fum de glicol prin tobele de eşapament.

Ne aflăm la o mie metri de Albastru patru, cînd şase *109* coboară val-vîrtej în foarfece asupra lui – trei la dreapta, trei la stînga… Ca prin minune, le vede venind şi, în loc să urce, intră în picaj. Înmagazinînd o rezervă suficientă de viteză, *Messerschmitt*-urile îl ajung lesne din urmă…

— *Turn starboard Blue 4!*[1]

Îi strig să vireze la dreapta, astfel încît să treacă sub mine şi să-i aducă pe urmăritori la mîna mea. Urmat de trei *109 Tempest*-ul defilează la mai puţin de cinci sute metri. Un *109* deschide focul. Declanşez dintr-o lovitură zdravănă de picior şi, cu opt sute pe oră, îl angajez la 45°.

Preocupat cu tragerea, nu mă vede venind.

Corectez, calm, două cercuri de colimator – prudent, arunc o privire în spate – în timp ce Campbell mă acoperă cu credinţă.

Cele patru tunuri ale mele sfîşie văzduhul: un fulger pe sub burta *Messerschmitt*-ului, o jerbă de scîntei, o zguduitură, şi explodează bucăţele, cu aripile smulse, cu motorul în flăcări. În locul în care se aflase nu se mai vede acum decît un nor mare de fum negru, iar mai jos sfărîmături aprinse încadrează o paraşută ce coboară domol.

— *Hullo Talbot Red Leader, Red two calling, going home. Oil pressure!*[2]

Este Campbell a cărui presiune de ulei s-a dus dracului… Era

---

[1] Virează la dreapta, Albastru patru!

[2] Alo, comandant Talbot, te cheamă Roşu doi. Mă întorc la bază. Am necazuri cu presiunea de ulei!

şi de prevăzut. Să ne înapoiem deci!

— *Talbot aircraft, reform!*[1]

În clipa aceea ţîşnesc din nori opt avioane care vin în picaj asupra noastră. O clipă de emoţie. Dar sînt *Tempest*-urile lui Railroad, care se şi agaţă de *Messerschmitt*-urile *109* risipite în văzduh. Nemţii nu insistă, astfel că avioanele lor încep să defileze două cîte două prin nori, în spirale mari, ascendente…

— *Talbot, rendez-vous over drome, angels 10!*[2]

Dau întîlnire avioanelor mele pe deasupra aerodromului din Hoya, la zece mii picioare.

Pornind într-acolo, pic în trecere asupra unui avion pe care îl văd arzînd la sol, în scopul de a-l identifica: este un *Tempest* care a capotat, încercînd să aterizeze pe burtă într-un lan de grîu verde. Trec încă o dată la rasul solului, pentru a-i citi matricola.

Dumnezeule, este unul dintre ai mei – JJ-Y – avionul lui Gresswell care era Albastru unu. Nici urmă de pilot – a ars, pesemne, zăvorît în carlingă.

Îl numesc pe Roşu patru, să-l însoţească pe Campbell şi să-l aducă la Volkel pe drumul cel mai scurt cu putinţă – cap compas direct 265°. Apoi mă întorc via Osnabruck, pentru a-l acoperi de departe, cu cele două avioane ce mi-au rămas şi cărora li s-a adăugat un Railroad din cele pierdute.

La Volkel, Roşu patru mă înştiinţează că motorul lui Campbell l-a lăsat pe acesta la cinci kilometri de Rin şi că a izbutit să-l traverseze, la fix, în zbor planat. Se pare că a aterizat corect, pe burtă, în apropierea unei baterii de cîmp. Într-adevăr, după cină, Campbell este adus de artilerişti cu un jeep. Zîmbeşte, în pofida faptului că are fruntea bandajată, un ochi vînăt şi două copci la buză.

---

[1] Talbot, refaceţi formaţia!

[2] Talbot, întîlnire deasupra acestui aerodrom, la 10 000 picioare.

Vînarea unui „şobolan“

Messerschmitt-urile *262* devin sîcîitoare ca ploaia. Bolizii aceştia cu reacţie apar tot mai numeroşi pe frontul nostru. În fiece dimineaţă, în faptul zilei, iar seara în amurg, vin individual, în razmot, să facă fotografii. Uneori, pentru a îmbogăţi programul, formaţii de şase şi uneori chiar de douăsprezece avioane se năpustesc să ne mitralieze ori să bombardeze liniile trupelor noastre.

Pentru controlorii de la Kenway ele reprezintă un vînat greu de reperat la radar, căci posturile G.C.I. (Ground Controlled Interception)[1] mătură prea încet cele 360° ale orizontului, pentru a urma şi fixa ecoul unui *262* care zboară cu 900 kilometri pe oră, la rasul copacilor.

Cartierul general al Grupului de armată 21 (terestru) nu înţelege aceste subtilităţi tehnice şi hrăneşte Postul de Comandă al Diviziei noastre aeriene cu note imperative, care cer încetarea acestor recunoaşteri armate ale Luftwaffe-i. Sărmanul comandant de escadră Lapsley îşi sparge capul să găsească un mijloc de interceptare a *Messerschmitt*-urilor *262* cu *Tempest*-uri, care fac doar 780 kilometri pe oră.

Pînă în cele din urmă, dimpreună cu Brooker, el pune la punct acel *rat code* – „codul şobolanului“ – (denumit mai tîrziu de piloţi „bastard code” – codul ticăloşilor).

Principiul lui era următorul: două perechi de *Tempest*-uri sînt menţinute în permanenţă în stare de alarmă imediată şi întărită – avioanele se află, adică, în poziţie de decolare la capătul pistei, cu piloţii înţepeniţi în scaunele lor, ţinîndu-şi degetul pe butonul de pornire a motorului, cu radioul cuplat, cu motorul încălzit.

De îndată ce un *Messerschmitt 262* trece Rinul, pentru a se îndrepta spre liniile noastre, Lapsley anunţă de la postul său de control, direct în fonie, pe piloţii aflaţi în stare de alarmă, după cum urmează:

— *Hullo, Talbot Leader scramble rat, scramble rat!*[2]

Motoarele pornesc pe loc; se lansează apoi trei rachete roşii,

---

[1] Intercepţie comandă de pe sol.

[2] Alo, Talbot, vînătoarea la şobolani, vînătoarea la şobolani.

pentru degajarea direcţiei de aterizare şi pentru a se da prioritate vînătorilor de şobolani.

Fără a căuta să prindă un vînat prea iute, perechea de *Tempest*-uri zoreşte imediat spre Rheine-Hopsten, baza avioanelor cu reacţie. Exact peste opt minute după ce a fost dată alarma, cele două *Tempest*-uri patrulează la 3 000 de metri deasupra împrejurimilor Rheine-ului, încercînd să-l agaţe pe *Me-262* care se înapoiază din misiune în clipa în care trebuie să încetinească, pentru a scoate roţile şi flapsurile înainte de aterizare.

Într-o săptămînă, distrugem în felul acesta opt „şobolani". Nu am noroc şi îmi scapă doi, care îmi lunecă printre degete.

În ce priveşte pe al doilea, artileriştii A.A. de la Volkel nu mai sînt pe fază. Într-adevăr, se anunţase „vînătoare de şobolani"; decolam, urmat de numărul meu 2, cînd *Messerschmitt*-ul *262* a trecut ca un vîrtej pe teren, la o sută metri în spatele meu. Mulţumită unei întîmplări nemaipomenite, şi datorită milosteniei sfîntului duh, cele două tunuri Bofors ale posturilor S.E.4 şi 5 erau îndreptate în direcţia cea bună, cu servanţii la posturi. Fiecare a tras încărcătorul, cu şanse de 100 000 la unu, iar *Me-262*, lovit în plin de un proiectil de 40 mm, s-a risipit bucăţele în firmament.

Nemţii găsesc repede o parare împotriva „vînătoarei de şobolani".

Toate avioanele *Me-262* primesc ordinul să se întoarcă la bază în mare viteză, în razmot – ceea ce le face greu reperabile, datorită camuflajului lor – şi să nu-şi încetinească viteza decît pe „aleea A.A." unde, sub protecţia unui formidabil baraj de antiaeriană uşoară, îşi pot executa în linişte manevra de aterizare. O sută şaizeci de afete cvadruple de 20 mm îşi întind o umbrelă de oţel şi explozivi de netrecut – în prelungirea pistei celei mari de la est-vest de Rheine – umbrelă pe sub care avionul german se strecoară aterizînd în linişte.

În numai o săptămînă pierdem şapte *Tempest*-uri, care au încercat să atace un *262* pe „aleea" aceea de A.A. Ar fi de prisos să mai insistăm: s-au dat ordine categorice de angajare a *Messerschmitt*-urilor *262* pe o rază de zece kilometri în jurul Rheine-ului, ceea ce ne împuţinează în chip considerabil şansele

de a-i doborî.



La 7 martie, Corpul 3 al Armatei 1 americane atinge Rinul la Remagen şi, printr-un neaşteptat noroc, găseşte podul Lunderdorff intact. Divizia a 9-a blindată a pus iute stăpînire pe el, astfel că generalul Bradley a şi început exploatarea capului de pod. Această enclavă pe malul stîng al Rinului devine în două zile o ameninţare atît de mare pentru germani, încît aceştia fac eforturi disperate de tăiere a podului. Luftwaffe este lansată în această aventură, iar aviatorii de vînătoare americani, care nu dispun de baze potrivite la distanţe corespunzătoare, sînt repede copleşiţi. Se face apel la R.A.F. şi, întrucît doar *Tempest*-urile au o rază de acţiune suficient de mare pentru a acoperi Remagen, plecînd din Olanda, misiunea aceasta suplimentară ne revine deci nouă.

Conduc, într-un amurg, prima misiune de protecţie de acest fel. Mă aflu în fruntea a opt *Tempest*-uri. Coborîm cursul Rinului, trecem de Köln şi ajungem deasupra podului Remagen, întîmpinaţi de o antiaeriană yankee turbată. Artileriştii americani sînt într-o aşa stare de nervi, încît şi după ce noi am făcut convenţionalele semne de recunoaştere, şi după ce am primit confirmarea că au luat cunoştinţă de ele, tot continuă să tragă cînd şi cînd o rafală de Bofors asupra noastră. La cea de a treia salvă – care era cît pe-aci să mă nimerească, de vreme ce o schijă îmi cade pe aripă – mă simt prea puţin dispus să servesc mai multă vreme drept ţintă acestor domni.

Ordon formaţiei mele să facă stînga împrejur, spre a se întoarce acasă…

Dar vai! O veritabilă armadă de şapte sau opt *Arado 234*, escortate de vreo treizeci de *Me-262*, ne răsare drept în faţă, aruncîndu-se în picaj asupra nenorocitului aceluia de pod.

Năvălesc, cu motorul în plin, în spatele lor. În clipa exactă în care deschid focul asupra unui *Arado 234*, la mai mult de 1 000 metri distanţă, vreo patruzeci de *Focke Wulf*-uri *190* „bot-lung“ ţîşnesc din nori la stînga mea.

N-au decît! Îmi previn coechipierii prin radio şi îmi văd mai departe de treabă. Viteza creşte într-un chip înnebunitor – 250 mile pe oră-560-575. Cobor fulgerător o pantă de aproximativ

cincizeci de grade; cele şapte tone ale avionului meu, trase de 3 000 cai putere, au o acceleraţie formidabilă. *Arado*-ul redresează încet, pe nesimţite, urmînd o traiectorie care trebuie să-l aducă la rasul Rinului, la cîteva sute de metri înainte de pod. La viteza aceasta, dacă cele patru tunuri ale mele ar trage, ar face să sară aripile, cu siguranţă. Tot ţinîndu-mă de neamţul meu, nimeresc într-un baraj îngrozitor de 40 mm şi de mitraliere grele… Văd limpede cum două bombe se desprind din *Arado* – una dintre ele ricoşează pe deasupra podului, cealaltă percutează în tablierul acestuia. Trec la stînga punctului de lovire, la patruzeci metri, în clipa în care bomba explodează. Avionul îmi este săltat în sus ca un pai şi pe jumătate răsturnat din pricina violenţei exploziei… Instinctiv, reduc gazul şi trag de manşă. *Tempest*-ul meu urcă, precum un glonte de pistol, la 3 000 metri şi mă trezesc pe spate, asudînd de teamă şi nelinişte, în mijlocul norilor. O zguduitură straşnică: motorul meu se opreşte, primesc pe faţă o ploaie de pămînt, de fiare şi ulei, iar după un dezechilibru puternic, provocat de pierderea vitezei, asemănător unei lovituri de coasă, intră în vrilă. Vrila *Tempest*-ului este cel mai primejdios lucru ce poate exista – după o rotire, după a doua, eşti ca o cîrpă, hurducat cum nu se mai poate, în ciuda chingilor hamului, şi izbit de pereţii carlingii.

Înnebunit peste măsură, trag cu putere de maneta de largare a cupolei – dar rămîn cu ea în mînă – şi încerc să mă ridic în scaun, spre a sări cu paraşuta; uit să mă desfac însă, astfel că nu reuşesc decît să mă lovesc cumplit de tare la cap.

Ies din nori tot în vrilă – pămîntul este acolo, la mai puţin de 1 000 metri. Apăs manşa pînă la fund, dechizînd complet maneta de gaze. Motorul tuşeşte şi îşi revine brusc, de-i gata să smulgă batiul din fuselaj. Vrila se transformă în spirală; pipăi uşor profundorul care prinde – ţarinile se văd totuşi venind repede în parbrizul meu…

Redresez la mai puţin de cincizeci metri.

M-au trecut fiorii. Îmi scot casca şi îmi simt părul ud de sudoare.

Determin cu repeziciune punctul în care mă aflu. Sînt pe malul drept al Rinului, la nord de capul de pod american. Iau un cap compas de 310°, spre a mă reîntoarce şi, prin radio, dau întîlnire

patrulei mele deasupra Köln-ului la patru mii de metri. În aceeaşi clipă mă cheamă Kenway-ul:

— *Hullo Tălbot Leader, Kenway calling, what's your position? Over to you*.[1]

Răspund scurt:

— *Hullo Kenway, Talbot Leader answering, my approximate position is twenty miles North of Remagen, along Rhine. Out*.[2]

Astăzi Lapsley controlează personal Kenway-ul – îi recunosc glasul puţin tărăgănat:

— *O.K. Pierre – look out, there is a couple of rats around. Out*.[3]

Bine. Să căscăm ochii. Sînt în regulă cu benzina şi iau hotărîrea să execut o întoarcere liniştită de 360° pe sub nori, pentru a încerca să reperez cei doi şobolani în chestiune.

Peste cîteva secunde, trasoarele A.A.-ului urcă de-a lungul Rinului şi desluşesc două dîre prelungi, fine, care şerpuiesc la rasul solului.

Este un *262*. Arată minunat, cu fuselajul acela triunghiular asemenea unui cap de rechin, cu minusculele sale aripi în săgeată, cu cele două turbine alungite, cu camuflajul lui sur, înspicat cu verde şi ocru…

De data aceasta nu sînt aşezat prea rău: între „animal“ şi baza sa. Din nou mă arunc în picaj ca un surd, spre a înmagazina un maximum de viteză. Încă nu m-a zărit. Un uşor viraj din eleroane şi ajung deasupra lui în tangentă. Corectez cu grijă în colimator viteza şi punctul de impact, cînd deodată văd că-i ţîşnesc, din ajutajele reactive, două flăcări lungi. M-a observat, şi acum accelerează la maximum. Sînt bine aliniat, la 300 metri. Trag o primă rafală. Nu l-am nimerit. Măresc corecţia şi trag iarăşi, repede, căci are avans asupra mea. De data aceasta văd pe fuselajul lui două fulgere; un al treilea, pe aripă. Distanţa dintre noi este acum de cinci sute metri. O explozie pe turbina dreaptă, care pe dată vomită un şuvoi gros de fum negru… *262* glisează puternic şi pierde din înălţime. Vitezele se echilibrează, la

---

[1] Alo, Talbot, te cheamă Kenway, care îţi este poziţia? Trec pe recepţie.

[2] Alo, Kenway, răspunde Talbot. Poziţia aproximativă este 20 mile nord de Remagen, în lungul Rinului. Terminat.

[3] În regulă, fii atent, o pereche de şobolani se învîrteşte pe-acolo. Terminat.

depărtare de aproximativ 600 metri. Fumul mă stînjeneşte şi din nou nu-l nimeresc. Ciudaţi bulgări roşii, care plutesc în fumul acela, te orbesc. Dumnezeule! Cele două tunuri din stînga mi se blochează pe neaşteptate… Ţintesc mai mult la dreapta, pentru a corecta glisajul, dar celelalte două tunuri se opresc şi ele. *Me-262* continuă să zboare cu un motor. Sînt nebun de furie. Sistemul meu pneumatic are o scurgere – la cadran apare clar că lipseşte presiunea. Furia mă îneacă. Continui să-l urmăresc pe *262*, în speranţa că cea de a doua turbină a sa se va supraîncălzi.

După cîteva minute, motorul meu este cel care începe să se încingă. Abandonez cu părere de rău, jurîndu-mi că-l voi jupui de piele pe cel care a scris în buletinul tehnic al Ministerului Aerului că *Messerschmitt*-ul *262* nu este în stare să zboare cu o singură turbină.

Aventura m-a făcut să-mi uit patrula care pesemne că şi-a pierdut răbdarea deasupra Köln-ului. Prin radio, trec comanda lui Mac Cairn şi ne întoarcem separat la Volkel, o dată cu lăsarea nopţii.

Sînt într-o stare de spirit ucigătoare. Ca să le pună capac la toate, unul din pneurile mele plesneşte în timpul rulajului; sub şfichiul unui vînt de gheaţă, trebuie să aştept să fie schimbat, spre a-mi putea duce aparatul la parcare înainte de a merge la masă.

Misiuni de interdicţie a traficului feroviar

În zorile cenuşii care tîrăsc lungi văluri de brumă pe cîmpia monotonă acoperită de zăpadă se naşte o coloană de fum. Apoi încă una, puţin mai departe, care dăinuie la rasul solului, urmărind o linie neagră şi şerpuitoare în albul imaculat al peisajului.

— *Train two o'clock Talbot Leader!*[1]

Cele patru *Tempest*-uri lunecă la patru mii de metri înălţime, în văzduhul îngheţat, iar lucioasele lor aripi reflectă primele licăriri ale unei aurori sarbede.

Schimbăm direcţia spre primul tren şi, instinctiv, patru mîini înmănuşate, amorţite de frig, împing pe pas mic maneta elicei.

Desluşim acum locomotiva, precedată de vagonul cu antiaeriană şi nesfîrşitul convoi mixt pe care îl trage după ea, anevoie.

Picăm uşor, fără să largăm rezervoarele suplimentare, cu motoarele în plin… 580… 600… 650… 700 kilometri pe oră.

Simt că mă înec, că mi-e gîtul uscat – mereu aceeaşi veche frică de antiaeriană.

Doar trei sau patru mii metri. Încep să-mi aliniez colimatorul, la vreo douăzeci metri în faţa locomotivei.

Să pornim! Mă aplec în faţă, crispat. Nu mai sînt decît 800 de metri. Prima salbă de trasoare… Apoi fulgerele sacadate ale tunurilor cvadruple de 20 mm… Roţile locomotivei patinează, frînele se blochează.

500 metri. Trec chiar pe deasupra brazdelor acoperite de zăpadă, de pe care îşi iau zborul corbi în debandadă.

Tunurile mele fac un zgomot asurzitor; mecanicul sare din cabină şi se rostogoleşte în şanţ. Proiectilele mele explodează pe rambleu şi perforează, dansînd, masa neagră care creşte repede în colimator. Apoi, dintr-o răsuflare uriaşă, coşul vomită o adevărată erupţie de flăcări şi zgură, erupţie tivită de vaporii ce ţîşnesc din tuburile plesnite…

O apăsare pe manşă, pentru a sări peste firele telegrafice, un rapid plonjon în fumul acela, apoi din nou oglindirea cerului în parbrizul meu acoperit de funingine unsuroasă.

Cu manşa lipită de pîntece, degajez în zigzaguri. În jurul avionului meu „Grand Charles“ se zburătăcesc cărbuni aprinşi – pot fi de la flak ori ricoşeurile numărului meu 2. Mici fulgi albi, printre care se învîrtejesc scîntei, încep a pluti în văzduh.

O fugară privire în urmă. Locomotiva a dispărut, învăluită în funingine şi vapori fumegînzi. Pe uşi ţîşnesc oameni care o iau la fugă de-a lungul balastului, asemenea unor furnici înnebunite.

---

[1] Tren la ora două, Talbot!

Roşu doi şi Roşu trei mă ajung din urmă, în timp ce Roşu patru se mai zbate în plasa antiaerienei foarte dense, scuipată de cele trei vagoane ale apărării A.A.

Îmi oblig patrula să descrie un larg viraj ascendent şi luăm direcţia celui de-al doilea tren.

Fără îndoială că a fost prevenit prin radio – stă pe loc, iar fumul său urcă acum vertical.

Îmi legăn aripile, nehotărît. De prisos să-l atacăm pe ăsta, căci servanţii de la A.A. ne şi aşteaptă, probabil, cu ochiul la vizor şi cu piesele gata de foc.

— *Hullo Talbot, no use chaps, they have got the gen. Break away to starboard, one eight zero!*[1]

Dumnezeule, Roşu patru e nebun!

— *Talbot Red 4. De not attack!*[2]

Tempest-ul se năpusteşte totuşi spre locomotivă.

— *Come back – break you fool!*[3]

A.A. deschide focul şi văd dîrele de fum care se înşiruie pe sub aripile lui Patrick. Apoi o imperceptibilă explozie de-a lungul fuselajului… *Tempest*-ul se întoarce încet, lansat tot pe traiectoria lui, trece pe spate, foarte aproape, de unul dintre vagoane şi se striveşte la marginea şinelor…

Aş putea jura că am auzit explozia. Ca totdeauna, din sfărîmăturile risipite, ciuperca de fum se înalţă imediat.

— *O.K. Talbot, going home!*[4]

Pe drumul de întoarcere atacăm încă trei trenuri.

✶

O altă tragedie întîmplată la aterizare. Bentley, numărul meu 3, atins de A.A., aterizează primul, cu prioritate. La o sută metri de aerodrom ţîşneşte dintr-odată, sub el, „duty“-ul *Anson* care execută o apropiere lungă şi plată. Cei doi piloţi nu se pot vedea şi converg, orbeşte, unul spre celălalt. Bentley şi-a decuplat probabil radioul, căci nu aude apelul disperat al controlorului de pistă. În ultima secundă *Anson*-ul degajă brutal, dar prea tîrziu.

---

[1] Alo, Talbot, nu face să mergem acolo, sînt alarmaţi. Viraţi la stînga 180°.

[2] Talbot Roşu patru, nu ataca!

[3] Vino înapoi, degajează, smintitule.

[4] În regulă, Talbot, mergem acasă.

Sfărîmăturile învălmăşite ale celor două avioane fumegă lîngă rulota de control. Şapte morţi. *Anson*-ul aducea cu el cinci piloţi noi pentru întărirea wing-ului…

Nori, zăpadă şi Focke Wulf-uri

Dimineaţă rece şi dezamăgitoare. Sîntem în stare de alarmă de la 4,30. Echipa mea este istovită, iar organismele acestea tinere, dar obosite, reacţionează prost în faţa frigului.

7,30. Ordinele şi contraordinele se succed… Totul pare să meargă rău în dimineaţa aceasta.

Ghinioanele au început cu radiatoarele Diesel-elor de pe teren, care au explodat dintr-odată, stingînd rampa de lumini de aterizare, în timp ce primul din cele trei *Spitfire XVI* ale secţiunii galbene a escadrilei 41 tocmai ateriza. Cel care îl urma, s-a săltat la vreo zece metri, s-a prăbuşit şi a luat foc.

Cel de-al treilea, pilotat de un tînăr polonez, Kalka, a stat vreo zece minute deasupra terenului de zbor; rămas fără benzină – prea tîrziu deturnat spre Eindhoven – pilotul a sărit.

Îngrămădiţi şi tremurînd de frig în pragul *dispersal*-ului, am întrezărit vag silueta *Spit*-ului printre nori; avea roţile şi flapsurile scoase; apoi masa neagră, rotitoare, a pilotului căzînd – plesnetul paraşutei care se deschide – plutirea corolei alburii tîrîte de vînt.

Peste o oră, un jeep aduce cadavrul său înţepenit, înfăşurat în mătasa givrată a paraşutei. Sărmanul băiat căzuse în fluviul Meuse, ale cărei ape îngheţate nu au vrut să ierte.

✶

În timp ce ziua cea posacă se năştea parcă în silă, patru avioane *Nalgo*[1] decolau, conduse de wing-commander-ul Brooker. Peste o oră şi jumătate, s-au înapoiat numai două *Tempest*-uri.

După ce mitraliaseră în regiunea Osnabruck un tren a cărui antiaeriană adormită nu reacţionase decît foarte moale, patrula

[1] Aparate în misiune de intervenţie la sol.

se realcătuise. Deodată, Barry a zărit o dîră fină de fum care ieşea din radiatorul şefului său, inconştient de primejdia care îl păştea.

Prevenit, Brooker îşi balansa avionul, încercînd să vadă mai bine. Pînă şi în oglinda retrovizoare fumul acela apărea imperceptibil. Apoi, deodată, *Tempest*-ul fu zguduit de un şoc, iar o flacără începu a se prelinge în siajul lui, prelungă şi zveltă, ca lama unei spade…

Din celelalte avioane, care se depărtau în grabă, au putut fi văzute mîinile înmănuşate ale lui Brooker îndîrjindu-se asupra marginilor cupolei de sticlă a cabinei. Deodată chipul şi bustul îi apărură scăldate într-o lumină de purpură – în carlinga lui izbucnise focul.

Brusc, *Tempest*-ul viră, glisînd pe spate.

Cu inima strînsă, coechipierii lui Brooker îşi ţineau ochii aţintiţi asupra avionului descumpănit. Ei nu au văzut două umbre ţîşnind tăcute din ceaţa irizată a aurorii, ci doar dîra incandescentă a trasoarelor şi crucile mari, negre, întrezărite pe aripile celor două *Focke Wulf*-uri pe dată dispărute în văzduh.

Un al doilea *Tempest*, plecat în vrilă, laolaltă cu sfărîmăturile lui cuprinse de flăcări, se contopi pe autostradă cu avionul lui Brooker.

✶

Veştile acestea nu stîrniră decît o emoţie destul de relativă – şi cu toate acestea Brooker se aflase atîta vreme în fruntea escadrei, încît era greu să imaginezi wing-ul 122 fără el.

La ora opt, pentru a patra oară în dimineaţa aceea, P.C.-ul Diviziei aeriene ne pune în alarmă „mare“, pentru ca numai peste zece minute să revină asupra ordinului.

De fiecare dată trebuie să ieşim în aerul îngheţat, să ne săltăm pe aripa lunecoasă, avînd pe spate povara paraşutei, să ne scoatem mănuşile pentru a lega căştile la prizele de radio şi oxigen; apoi ne înapoiem repede în jurul sobei, cu nervii încordaţi, şi aruncăm o privire fugară asupra hărţii sectorului cu reţeaua neagră de linii ferate de-a lungul cărora vom zbura în razmot, în căutarea vreunui tren primejdios cu A.A. în poziţie de tragere…

Îmi observ piloţii – nu schimbă între ei nici o vorbă, nici măcar o privire, poate doar cîte un gest ca să ceară o ţigară ori un foc…

Deodată ţîrîitul ascuţit al telefonului, care se face auzit în

cabina plantonului, ţintuieşte pe toată lumea locului; fiecare simte crampe în pîntece şi are gura uscată.

— *Back to normal state, 15 minutes readiness!*[1]

Urmează o explozie de furie, lovituri cu piciorul în nenorocita de găleată cu cărbuni, dar asta nu aduce nimănui nici o uşurare; avem mai degrabă impresia că-şi bat joc de noi…

Îmi vărs furia pe Byrnes, unul dintre piloţii mei noi, care îşi poartă timid capul său de băietan înfricoşat, cu obraji pistruiaţi. Imbecilul ăsta şi-a pus paraşuta într-o băltoacă de ulei, ieri ori alaltăieri, şi a tăcut mîlc. Uleiul mistuie cutele de mătase strînse mai repede decît focul – o paraşută în starea asta nu poate rezista la declanşarea deschiderii, la o viteză medie.

La 9,30 îmi duc echipa în sala de mese. Comand un al doilea breakfast – pe un asemenea frig nu-mi pot lăsa piloţii să nu mănînce la mai mult de patru ore.

Abia am început să-mi mănînc porridge-ul, că sergentul de la popotă mă şi cheamă la telefon. Îi răspund lui Lapsley, cu gura plină. Este vorba de o patrulă de opt avioane Osnabruck-Munster-Bremen, cu prioritate de atac asupra trenurilor, fireşte. Decolarea la 9,55. O.K.

Un telefon de anunţare la *dispersal*.

Şi, cum bine s-a prevăzut, vremea se înrăutăţeşte; începe să ningă. Fulgii se lipesc de parbriz, iar ca să putem rula pînă la pistă avem nevoie de un mecanic pe aripă, să ne ghideze. Cu o mînă se prinde de metalul îngheţat, în timp ce picioarele îi lunecă şi se bălăngăne, iar cu cealaltă indică drumul, tot ştergîndu-şi lacrimile care îi curg din ochii înţepaţi de vîntul tăios.

Avionul meu derapează într-una pe grila metalică de rulaj; „doar nu o să ne lase să plecăm pe o vreme ca asta!“

Îmi cuplez radioul şi îl chem pe Desmond:

— *Hullo Desmond, Talbot Red leader here pretty sticky. Any gen?*[2]

— *Hullo Talbot, Desmond answering, scramble now!*[3]

Am ajuns acum la intersecţia dintre banda de rulaj şi pista din

---

[1] Retur la normal, alarmă peste cincisprezece minute.

[2] Alo, Desmond, vorbeşte Talbot Red. Aici e o porcărie de vreme. Ce mai nou?

[3] Alo, Talbot, răspunde Desmond. Decolează acum!

cărămidă. Mecanicii sar de pe avioane şi pleacă fugind, încovoiaţi sub rafalele vîntului, după ce şi-au luat tradiţionalul rămas bun ridicînd în sus degetul cel mare.

Cele şapte avioane ale mele pornesc bine şi se grupează două cîte două.

Emoţionat şi nervos, Byrnes nu izbuteşte să se alinieze corect în dreptul meu, îşi maltratează frînele şi corectează cu zvîcniri bruşte de motor. Îmi scot masca şi îi adresez, dimpreună cu un zîmbet, un semn de încurajare. Cu vîntul ăsta nebun, dacă îşi pierde cumpătul, o să mă agaţe la decolare.

Acum ninge vîrtos – abia se mai zăreşte capătul pistei.

Deschid gazele progresiv şi, abia mi-am escamotat roţile, că şi virez la stînga. Văd, lunecînd pe sub ampenajele mele, *Tempest*-ul lui Byrnes, care zboară chiar pe deasupra copacilor dezgoliţi şi a acoperişurilor albe.

Pe pistă, numerele mele 3 şi 4 îşi iau zborul, tîrînd după ele norul de zăpadă stîrnit de elice, în timp ce prima pereche a patrulei albastre o ia din loc.

După zece neliniştitoare minute de urcuş în formaţie strînsă, prin norii grei de promoroacă, ţîşnim, toţi numai o sudoare, la 2 000 de metri deasupra Munster-ului.

Străzile negre se taie şi se întretaie printre casele acoperite cu cerga zăpezii. Fumul şi aburii uzinelor se destramă în bătaia vîntului şi se topesc în albul cîmpurilor.

Oraşul pare mort.

Catedrala este înconjurată de un cartier bombardat – schelete de şarpante înnegrite, munţi de sfărîmături care se prăvale pînă în mijlocul pieţii. La umbra turlelor, strîns parcate, vreo sută de camioane şi cîteva tancuri.

De cealaltă parte a canalului înţesat de şlepurile imobilizate din pricina gheţii, gara de triaj aproape pustie. Cratere de bombe, resturi arse ale unor vagoane cisternă, iar într-un colţ, aproape de o remiză de locomotive, două trenuri alăturate, sub protecţia platformelor de antiaeriană automată, ai căror servanţi ne urmăresc de bună seamă evoluţiile, prin obiectivul telemetrelor.

Deodată mă încearcă inexplicabila senzaţie că undeva se află o baterie de 88 mm. Repede!

— *Talbot Red, quick 180° starboard!*[1]

Nu ştiu de ce, fără să mai aştept cele cîteva secunde reglementare dintre ordin şi executarea lui, virez brusc. Surprinse, avioanele mele îşi execută în dezordine virajul... Şi, chiar în coada mea, între Byrnes, din fericire tîrîie-brîu, şi mine apar trei fulgere care se aureolează de un fum negru! Pentru o clipă avionul lui Byrnes a dispărut.

Un glas necunoscut se tînguie în radio:

— *Christ, that was bloody close!*[2]

Patrula mea zboară admirabil.

A mă afla în fruntea unei formaţii înseamnă pentru mine o mîndrie necontenit nouă, un simţămînt instinctiv, în care nu-şi face loc nici un fel de raţiune.

La stînga mea, admirabil distanţaţi, Roşu trei şi Roşu patru. La dreapta, imediat, Byrnes – Roşu doi. Cinci metri mai departe, patrula Albastru, cu Mac Cairn în fruntea celor patru avioane strîns grupate. Cerul, sub o boltă de nori perfect contopiţi, a îmbrăcat haina aceea de un cenuşiu luminos dar fără soare, specific doar iernii. *Tempest*-urile mele se conturează ca nişte jucării minunate pe zidul de cumuluşi care blochează orizontul Rinului pînă la rasul copacilor.

Zburînd în chip miraculos la 2 500 de metri, pe un strat de aer mai puţin rece, văd apropiindu-se un banc de nori albi – ciudată impresie că eşti ţintuit locului, nemişcat între cîmpia înzăpezită şi strato-cumuluşii suri, mase nelimpezi şi ireale lunecînd pe baza lor netedă întru întîmpinarea noastră...

Gata cu clipele de visare. Trece-voi oare pe dedesubt ori pe deasupra?

Un tur de orizont calm, ca la carte; scrutez cu atenţie cerul pe care îl cîntăresc, în felii exacte, printr-o mişcare a capului, de sus pînă jos.

În văzduh, nimic.

Nici la sol. Pare-mi-se totuşi că zăresc, un şir de camioane garate de-a lungul autogării; dar îmi silesc ochii să nu le vadă; nu avem nevoie de nici o răfuială cu antiaeriana înainte de golirea

---

[1] Talbot Roşu, 180° la dreapta, repede.

[2] Dumnezeule, cît de apropiat era!

rezervoarelor noastre suplimentare.

Ciudată tăcerea şi la radio, sîntem probabil singurii vînători ai Kenway-ului aflaţi în văzduh. Nici nu-i de mirare, pe o vreme ca asta!

Simt o poftă copilărească să zburd cu patrula mea printre nori…

„*Priority for the trains*… *Priority for the trains*…”

Aud, în adîncurile eului meu, glasul lui Lapsley la telefon.

„Prioritate trenurilor!“ Fireşte, deasupra bancului de nori, nu voi vedea trenurile.

„Doamne, fă să nu fie trenuri acolo jos!“

— *Hullo Talbot Squadron, keep just below cloud base!*[1]

Astfel că lunecăm la zece metri pe sub platoul translucid…

Dintr-odată, la radio, urlete şi sudălmi. Tresar, surprins – mii de ace par că vor să mi se înfigă în limbă, pe dosul mîinii şi în glezne.

— *Mac Duff squadron BREAK! – Help!… – Look out Focke Wulfs above! – Mac Duff leader, you have got a bastard on your tail!*[2]

Ia te uită, undeva în văzduh, s-a iscat încăierare. Automat, avioanele mele au trecut în formaţie de luptă şi simt, după legănarea aripilor, că şapte perechi de ochi aţîţaţi scotocesc cerul.

Nu cunosc indicativul „Mac Duff“ – este vorba, probabil, de o escadrilă a Diviziei a 84-a aeriene.

Cu nervii încordaţi, îi cer Kenway-ului explicaţii.

— *Hullo, Kenway, Talbot Leader here what’s going on?*[3]

Între două salve de înjurături şi strigăte ale „Mac Duff“-urilor, Kenway-ul îmi răspunde:

— *Hurry up, Talbot Leader, there is a big do over Rheine, steer 275*.[4]

Nu mai e nevoie să-mi atenţionez patrula care a şi auzit. Virăm de-a dreptul spre vest, cu toată viteza, cu colimatoarele aprinse, cu degetul pe trăgaci.

O privire asupra hărţii – mai puţin de 80 de kilometri, astfel că

---

[1] Alo, escadrila Talbot, coboară imediat sub nori.

[2] Escadrila Mac Duff, *degajaţi!* Ajutor! Atenţie! Foke Wulf-uri deasupra! – Mac Duff leader, un neamţ s-a luat pe urmele tale.

[3] Alo, Kenway, vorbeşte Talbot. Ce se întîmplă?

[4] Grăbeşte-te, Talbot. Se îngroaşă treaba deasupra Rheine-ului, cap 275°.

ne vom afla deasupra lui Rheine peste cinci minute, prea tîrziu poate.

— *Talbot, over to Channel C for Charlie – keep your eyes peeled!*[1]

Schimb frecvenţa radio, căci B-ul este ocupat cu cei ai lui Mac Duff…

Byrnes începe să se tîrîie, potrivit bunelor obiceiuri ale tinerilor numărul 2.

Îmi ţin degetul pe butonul de contact al postului de emisie, pentru a rechema la ordine, cînd deodată îi aud glasul peste măsură de îngrijorat:

— *Talbot Leader, aircrafts just above the clouds quick, they are Huns!*[2]

Dumnezeule! Ridic capul şi văd defilînd, prin stratul translucid, vreo zece siluete neclare, tîrînd fiecare după sine nimbul cîte unui curcubeu.

Îmi larghez rezervoarele, pun elicea pe pas mic şi motorul în forţare; mă lansez pe verticală, străpungînd norii.

Ţîşnesc drept în sus, agăţat de elice, la o sută metri abia pe sub *Focke Wulf*-urile care zboară în dezordine…

În cercul luminos al colimatorului meu, îmi izbeşte văzul intradosul unei aripi, cu roţile mari ale trenului de aterizare, cu crucile acelea negre, cu burta de un albastru pal a avionului unuia dintre nemţi.

Apăs prelung pe trăgaci, zguduit pînă în măduva oaselor de cele patru tunuri dezlănţuite…

Un şuier groaznic, ca de ceva, care se sfîşie – un panou mare de tablă se desprinde din *Focke Wulf*-ul „bot-lung“, care execută două tonouri declanşate, vomitînd numai foc şi sfărîmături.

Îl evit la timp. Aripa lui care spintecă aerul a trecut la doar cinci metri de direcţia mea.

Pierzînd din înălţimea dobîndită, încerc disperat să-mi completez loopingul, căci furat de reflex am trecut în cea mai vulnerabilă dintre poziţii, iar *Focke Wulf*-ul nu-i singur! Mă regăsesc în chip stupid pe spate, precum o muscă în capcana unei pînze de păianjen, spînzurat de bretele. Trag manşa mult la

---

[1] Talbot, treci pe frecvenţa C de la Charles. Deschide bine ochii.

[2] Leader Talbot, avioane deasupra norilor; repede, sînt nemţi!

stînga, dar comenzile nu vor să mai prindă. Şi fiindcă a pierit orice urmă de sustentaţie, *Tempest*-ul meu vibrează puternic, dîndu-se peste cap şi execută o lovitură de bici…

Bang! Orbitoarea explozie, ivită chiar înaintea ochilor, îmi sfîşie timpanele. Las totul şi, instinctiv, îmi acopăr faţa cu amîndouă braţele! Mă îneacă mirosul de ozon şi de cauciuc al unui scurtcircuit, amestecat cu fumul acru, scîrbos al nitroglicerinei…

Zguduit, cu capul în jos, încerc zadarnic să-mi ridic picioarele pe palonier – parcă ar cîntări o tonă! Unul din instrumentele sfărîmate ale tabloului de bord atîrnă de capătul firului, la nasul meu, şi aud în radio sfîrîitul scînteilor albastre pe care le văd alergînd pe cutia de contacte electrice.

Este fără îndoială vorba de un 30 mm care m-a atins la încastrarea aripei.

Abia mai respir; restabilesc în chip automat cinci sute metri deasupra norilor, iar motorul meu, înfundat, porneşte din nou, după cîteva zgomotoase rateuri – blup! blup!

Bang!

Iarăşi!

De data asta, un 20 mm în fuselaj. Îi resimt şocul prin placa de blindaj dorsală, asemenea unei lovituri de ciocan.

Basculez frenetic cu ambele mîini şi virez. *Focke Wulf*-ul stropit cu verde aleargă prin faţa parbrizului meu, cu două egrete albe la vîrfurile aripilor, săgetînd vertical norii.

Acum, radioul meu este mort, pulverizat de ultimul proiectil.

Şovăi – ce să fac? Văd apoi, ieşind din masa norilor, o formă inertă agăţată de o paraşută şi încadrată de o cascadă de sfărîmături de foc. Să fie vreunul dintre ai mei?

Apoi, un *Focke Wulf*, picînd cu motorul în plin, vertical. Micul punct strălucitor se aruncă spre pămînt ca un proiectil – o minge de foc se aprinde în zăpadă, iar fumul se învolbură pe dată luînd forma unei ciuperci. Este însă repede destrămat de vînt.

Depărtarea înghite cîteva cruci mici, negre…

Apoi cerul pare deodată golit. Nici un avion. Şi avioanele mele, şi nemţii au dispărut.

Trebuie să mă întorc acasă. Încă o privire, bănuitoare, în jur; apoi mă aplec, spre a-mi reajusta giroscopul. Constat atunci că

picioarele îmi tremură convulsiv şi că, în mănuşile îmblănite, mîinile umede mă dor cumplit, pe jumătate paralizate de crisparea nervoasă pe manşă pe maneta de gaze.

Înapoierea la Volkel devine un coşmar. Rătăcesc timp de un sfert de oră, fără radio, într-un cumplit vîrtej de zăpadă care şterge contururile peisajului şi punctele de reper. Îmi pierd puţin capul, traversez de două ori Rinul, salutat de trasoarele antiaeriene şi eşuez în final pe un aerodrom american, la cinci sute de kilometri, în sudul Olandei. Aterizînd orbeşte, agăţ coşul de tablă al unei colibe şi, deloc în apele sale, *Tempest*-ul meu lipsit de flapsuri se opreşte la doi metri de un *Lightning*…

Sînt atît de istovit, încît trebuie să fiu scos din carlingă de mecanicii americani.

Walter Nowotny

Walter Nowotny şi-a găsit moartea.

Adversarul nostru de pe cerul Normandiei şi al Germaniei a murit alaltăieri, de pe urma arsurilor, la spitalul din Osnabruck.

Luftwaffe, al cărei erou este, nu va supravieţui multă vreme morţii sale, care înseamnă un fel de punct final al acestui război aerian.

Seara, la popotă, numele lui revine ades în discuţii. Vorbim despre el fără duşmănie, fără ură. Fiecare evocă amintiri ce se leagă de el, cu respect, aproape cu afecţiune. Pentru prima oară aud în R.A.F. purtîndu-se o conversaţie pe acest ton şi tot pentru prima oară simt exprimîndu-se deschis, dincolo de toate tragediile şi prejudecăţile, acea ciudată solidaritate dintre aviatorii de vînătoare.

Războiul acesta va fi fost martorul unor groaznice măceluri de fiinţe omeneşti, va fi văzut oraşe nimicite sub bombe, masacrele din Oradour, ruinele din Hamburg. Pînă şi noi sîntem cuprinşi de silă cînd vedem cum proiectilele noastre explodează pe străduţa cîte unui sat paşnic, secerînd, odată cu tancul german atacat,

femei şi copii. Faţă de asemenea treburi, luptele cu Nowotny şi *Messerschmitt*-urile sale însemnau un lucru curat, mult deasupra bătăliilor armatei de uscat, duse prin noroi şi sînge, în vacarmul şenilelor tîrîtoare şi duhnitoare…

Luptele aeriene: graţioase arabescuri ale unui dans de musculiţe argintii, diafană dantelă a trenelor albe de condensare, *Focke Wulf*-uri lunecînd ca nişte jucării prin infinit…

Desigur, există şi la noi lupte mai puţin nobile – repetatele mitralieri de trenuri în zorile cenuşii ale dimineţilor de iarnă, cînd încerci să rămîi surd în faţa urletelor de groază, să nu vezi cum proiectilele tale zdrobesc lemnul, fac ţăndări geamurile, chinuie pe mecanicii care se zvîrcolesc în jeturile încinse ale vaporilor… Ai vrea să nu vezi toată omenirea aceea prinsă în vagoane ca într-o capcană, o lume înnebunită de vacarmul motoarelor noastre şi al lătrăturilor antiaerienei… toată treaba aceasta inumană, imorală, pe care trebuie să o facem, pentru că sîntem soldaţi şi pentru că este război…

Revanşa noastră, astăzi, este să salutăm un inamic brav care a murit, este să spunem că Nowotny ne aparţine, că face parte din sfera noastră în care nu admitem nici ideologii, nici ură, nici fruntarii. Camaraderia aceasta nu are nimic a face cu patriotismul, cu democraţia, cu nazismul ori cu umanitatea. În seara aceasta, toţi băieţii îl înţeleg din instinct. Iar dacă totuşi unii ridică din umeri, o fac pentru că nu pot înţelege – ei nu sînt piloţi de vînătoare.

Discuţiile s-au încheiat, paharele de bere s-au golit, radioul a amuţit, fiindcă e trecut de miezul nopţii. Bruce Cole, care nu este nici poet, nici filozof, rosteşte cuvintele: „Primul care a îndrăznit să deseneze o cocardă pe aripa unui avion a fost un netrebnic!“

În mai 1944, Jacques şi Yule avuseseră o întîlnire destul de agitată cu Nowotny deasupra portului Le Havre.

De nenumărate ori, în Normandia, cu escadrila 602, am avut multe de împărţit cu el: ne mitraliase pista de zbor în dimineaţa zilei de 21 iunie, doborîse trei avioane *Dakota* ce transportau benzină pe deasupra Bazenville-ului, apoi, peste cîteva zile, luptase cu o formaţie mixtă de *Thunderbolt*-uri americane şi *Spitfire* norvegiene, deasupra punctului Arromanches, ai noştri

pierzînd trei *P.47* şi două *Spitfire*, în timp ce un *109* se sfărîma la o sută metri de popota noastră.

Pe atunci Nowotny se şi numea marele as al Luftwaffe-i şi comanda cele trei grupuri de vînătoare de la Dreux. Ieşirile sale erau lesne de identificat, pentru că îşi conducea întotdeauna *Messerschmitt*-urile *109*, pilotînd el însuşi un *Focke Wulf 190*.

L-am regăsit pe Nowotny în Germania, unde comanda Jagd Geschwäder-ul 52 de la Rheine-Hopsten. De la istoria aceea petrecută la 1 ianuarie, Luftwaffe nu mai avea, practic, o conducere centrală, iar libertatea individuală era lăsată pe seama escadrelor. Comandanţilor acestora le erau trimise doar vagi directive generale, cu desăvîrşită latitudine în privinţa executării misiunilor. Fiecare grupare a Luftwaffe-i gravita în jurul unui aerodrom principal, de care aparţineau mai multe baze satelite. Unităţile acestea autonome nu depindeau de Cartierul Central General – dimpreună cu statele lor majore, cu controlul operaţiilor, cu serviciile de alimentare, de A.A. şi de reparaţii – decît foarte puţin.

La Rheine-Hopsten, Nowotny era şeful acelui Jagd Geschwäder 52, dispersat pe aerodromurile satelite ale lui Hopsten: Nordhorn, Plantlunne, Neuenrkirschen, Lungen, Hesepe şi Bramsha. Efectivele lui J.G.52 se compuneau din aproximativ 75 *Messerschmitt*-uri *109*, 75 *Focke Wulf*-uri *190* şi din vreo sută de *Messerschmitt*-uri *262* cu reacţie. De aceeaşi grupare aparţinea şi o escadrilă de *Junkers 88* de vînătoare de noapte.

Împreună cu rezervele tactice, aceasta reprezenta aproape patru sute avioane de luptă aflate sub ordinele acestui locotenent-colonel, care avea douăzeci şi doi de ani.

Serviciile de informaţii aliate îi atribuiau vreo şaizeci de victorii confirmate pe frontul nostru şi vreo sută pe frontul din est. Ştiuse să se facă respectat de toţi. Cînd patruzeci şi şapte de piloţi aliaţi fuseseră împuşcaţi pentru că încercaseră să evadeze din captivitate, el însuşi îi adresase lui Hitler un violent protest ale cărui ecouri ajunseseră pînă la noi.

La 15 martie anul trecut, conduceam o secţie de *Tempest*-uri într-o „alarmă pentru şobolani” asupra Rheine-Hopsten-ului, la 2 500 de metri altitudine. Deodată văzurăm apărînd în razmot un

Messerschmitt 262 necamuflat, cu aripile-i lucioase sclipind în soare. Se şi angajase în culoarul de A.A. şi făcea priza de teren. Barajul de trasoare îi acoperea sosirea. Potrivit ultimelor ordine, am hotărît să nu atac în asemenea condiţii, cînd, fără a preveni, numărul 4 al patrulei mele se lansă pe verticală către micul punct strălucitor care se apropia de pista lungă din ciment. Pornit ca un glonţ, Bob Clark străbătu ca prin minune zidul de antiaeriană şi trase o rafală lungă asupra argintiului *Me 262*, aflat în faza finală de aterizare… Iar *Me* 2*62* se prăbuşi în flăcări, chiar la marginea aerodromului.

Peste două săptămîni am aflat, din verificarea unor mărturii, din interogatorii ale prizonierilor şi din unele documente capturate, că *Messerschmitt*-ul acela *262* fusese pilotat de Nowotny.

Toată lumea s-a dus la culcare. Bruce, Cole, Clark, Brooker şi cu mine mai zăbovim, fiindcă răsfoim o revistă de aviaţie, „Der Adler“, găsită la Gorch şi în care se află un articol despre Nowotny. Îi privim portretul făcut chiar în ziua în care a primit Crucea de fier cu spade, diamante şi frunze de stejar – cea mai înaltă distincţie militară germană. Un chip de copil obosit şi puţin trist, cu bărbie şi gură voluntare.

— *All right now* – zice deodată Brooker – *time to go to bed. What a pity that type was not wearing our uniform. He would have made a fine fellow!*[1]

Rinul

Toată săptămîna Brooker conduce escadra într-un ritm infernal. Cele trei escadrile ale sale pierd 17 piloţi. Distrugem 24 de avioane germane şi 52 de locomotive.

---

[1] Şi acum, gata! E timpul să mergem la culcare. Ce păcat că tipul ăsta nu a purtat uniforma noastră, ar fi fost un bun camarad!

Escadrila 274 este redusă la 11 piloţi şi 16 avioane. Viaţa e de netrăit. Group Support Unit poate să ne furnizeze foarte repede avioane noi, dar piloţi pentru *Tempest*-uri nu găseşti pe toate drumurile.

La 20 martie, dimineaţa, „duty“ *Anson*-ul ne-a adus patru sergenţi piloţi şi un adjutant şef. Ultimul dintre aceşti cinci recruţi şi-a pierdut viaţa la 23 martie. Piloţii noştri mai vechi, vlăguiţi de cele trei ieşiri zilnice, aveau şi aşa prea multe de făcut pentru a-şi salva propria piele, astfel că nu se mai puteau ocupa de cei noi.

Bieţii băieţi pe care îi primeam, proaspeţi absolvenţi ai O.T.U., nu aveau mai mult de trei, patru ore de zbor pe *Tempest*-uri. Înspăimîntaţi de maşinile lor, pe care le pilotau cu mare chin, se lăsau masacraţi de A.A. şi de *Messerschmitt*-uri…

Brown era unul dintre cei patru sergenţi piloţi. De cum a sosit la Volkel, către ora zece dimineaţa, am fost silit să-l fac să execute un test de tragere, înainte de prînz, pe unul din noile noastre *Tempest*-uri. Plecase apoi să ia masa, îşi luase bagajele, şi, înainte chiar de a le fi putut desface, fusese rechemat la *dispersal*, în vederea unei misiuni de luptă.

Condus de Hibbert, într-o patrulă de patru, interceptase cam o duzină de *Focke Wulf*-uri şi, dintr-o întîmplare nemaipomenită, izbutise să avarieze unul şi să se înapoieze. Dar Hibbert şi Humphries fuseseră doborîţi.

În aceeaşi seară chiar, în timp ce piloţii mei se duceau să-şi bea ceaiul, l-am reţinut pentru alarma imediată. Peste zece minute sîntem trimişi în misiune asupra Wesel-ului, la 3 000 de metri altitudine. Sosim tocmai la timp pentru a vedea un *Messerschmitt 262* cu reacţie mistuindu-se în nori. O clipă de dezamăgire şi, instinctiv, degajez. Patru *Focke Wulf*-uri se năpustesc asupra noastră, iar sărmanul Brown este azvîrlit ca o torţă pe malurile Rinului.

Mă plîng cu amărăciune lui Brooker; situaţia nu-mi place de fel. Piloţii mei sînt la capătul rezistenţei nervoase, după cum o mărturisesc numeroasele accidente prosteşti care se urmează neîntrerupt – trenuri secerate, ciocniri la sol, frîne distruse, pneuri plesnite, aterizări proaste, decolări cu elicea pe pas mare…

Escadrila mea nu mai poate rezista astfel – între 15 februarie şi 15 martie am avut 31 de piloţi ucişi sau daţi dispăruţi pentru un efectiv „în linie“ de 24! Iar dintre piloţii care alcătuiau această unitate pe vremea lui Fairbanks, doar doi ofiţeri, un sergent şi eu însumi mai supravieţuim.

Brooker nu-mi poate arăta decît ordinele imperative ale P.C. al Diviziei aeriene; trebuie să am răbdare pînă la traversarea Rinului.

24 martie 1945

Prima misiune de acoperire, la trei dimineaţa, asupra Wesel-ului atacat pe sol de prima brigadă de comando-uri. Un nor gros de sfărîmături, de praf şi fum pluteşte încă asupra oraşului care a fost bombardat ziua de 150 avioane, *Lancaster*, purtînd fiecare cîte două bombe a cinci tone.

Pe aerodrom, un cumplit vălmăşag de *Tempest*-uri şi *Spitfire*, care trec foarte aproape unele de altele prin beznă, cu o viteză de 500 kilometri pe oră. Îţi trebuie nervi tari, ca să poţi rezista în sarabanda asta de semnale verzi şi roşii prin care încercăm să alcătuim secţiunile în formaţie de patrulă. Nimic de semnalat.

La ora 10 decolăm iarăşi, ca să escortăm cele 669 avioane şi cele 429 planoare ale R.A.F.-ului, venite din Anglia spre a transporta divizia a 6-a aeropurtată britanică.

Spectacolul este dantesc. Mii de paraşute albe coboară în mijlocul infernului de antiaeriană grea, mijlocie şi uşoară, în timp ce *Dakota*-urile se prăbuşesc în flăcări, iar planoarele se frîng peste liniile de înaltă tensiune în jerbe de flăcări şi scîntei albăstrii.

Typhoon-urile atacă cu proiectile-rachetă toate amplasamentele germane de A.A. Sîntem dirijaţi de staţii de radio control înaintate asupra coloanelor de „panzer” de sprijin.

Vînătoarea Luftwaffe-i, practic, nu intervine. Masiva bombardare a Rinului şi a aerodromurilor tactice, care a avut loc ieri, a lăsat-o, pentru cîtva timp, knock-out.

Mitraliem un tren blindat aproape de Ringerberg şi un convoi de tancuri la Bocholt, chiar pe străzile oraşului. Este tulburător. Coborîm la rasul acoperişurilor, cu toate patru tunurile dezlănţuite… Ţigla se zburătăceşte, proiectilele de A.A.

explodează de-a lungul pereţilor, camioanele ard, locuitorii înnebuniţi fug în toate părţile, se adăpostesc pe sub pridvoare… Danny, lovit în plin de un 37 mm, percutează cu 700 kilometri pe oră, în aglomerarea de case din apropierea bisericii.

După gustare, cea de a treia misiune. Conduc o patrulă mixtă din escadrilele 56 şi 274.

Survolăm viaductul de la Bielefeld, pulverizat în urmă cu trei zile de 14 bombe a cîte zece tone. Craterele bombelor au mai mult de o sută metri diametru.

Întrucît obiectivul principal al misiunii noastre este să întrerupem orice trafic rutier în triunghiul Bielefeld, Altenbecken şi Armsberg, îmi împart dispozitivul în perechi care vor acţiona independent unele de altele.

Mitraliez două camioane care transportă trupe – sărmanii de ei nu mă aud venind, din pricina uruitului motoarelor lor. După două treceri, nu au mai rămas pe drum decît două carcase care ard şi trupuri făcute bucăţele, risipite pe macadam. Numărul meu 2 pierde legătura şi mă trezesc singur.

Trag apoi cîteva proiectile asupra unei locomotive adăpostite într-o gară de triaj şi sînt întîmpinat de o A. A. de 20 mm, cumplită. Avionului meu i-a fost smuls vîrful unei aripi.

Vreme de zece minute mă învîrt deasupra punctului de întîlnire, aşteptîndu-mi avioanele, şi ne întoarcem la Volkel fără Redge, care a fost doborît în apropiere de Armsberg de către un *Messerschmitt 109* aflat în hoinăreală.

Este ora 18,50. Primim un telefon de la Lapsley. Cere o formaţie foarte experimentată, alcătuită din patru avioane, pentru a supraveghea Rheine-ul. Pare-se că germanii vor încerca să-şi evacueze avioanele cu reacţie către interior, profitînd de ultimele clipe ale înserării. P.C. al Diviziei aeriene insistă să conduc eu patrula, căci avioanele se vor înapoia noaptea.

Amor propriu? Accept, înainte chiar de a mă fi gîndit bine. Bunul Lapsley a găsit asta, probabil, foarte firesc – m-a cunoscut la Ashford în ’943, în Normandia în ’944 şi, ca totdeauna, se bizuie pe entuziasmul meu. Da, dar după patruzeci de misiuni de luptă executate în douăzeci de zile, entuziasmul s-a mai răcit întrucîtva.

Înghiţindu-mi ruşinea, telefonez la popotă, spre a-l putea

prinde pe Gordon Milne şi a-i cere să-mi ia locul. Plantonul se enervează la celălalt capăt al firului timp de cinci minute, fiindcă nu-l găseşte, iar ora decolării se apropie.

N-am încotro. Ordon plutonierului mecanic să adauge pe tablou avionul meu:

— *Hello Ron, stick JJ-B on the board, I'll fly her!*[1]

Îmi iau toate măsurile şi formez o foarte bună echipă: cu indescriptibilul Tiny australianul, care va fi numărul meu 2, Torpy numărul 4, iar Peter West, 3.

Puţine instrucţiuni de dat; e un fel de vînătoare liberă.

Ora 19 şi 10 minute.

Ne aflăm la cîţiva kilometri de Rheine, acoperiţi de cumuluşi răzleţi care îşi tîrăsc în jos pîntecele umflat de ploaie.

Noaptea a şi coborît, iar un văl lung de ceaţă lăptoasă împresoară colinele Hopstein-ului, ascunzînd privirii canalul Dortmund-Ems şi ecluzele lui distruse.

Rheine pare să fi fost bombardat într-un chip groaznic – cele trei hangare mari ale sale s-au prăbuşit, iar silueta familiară a turnului de control, străjuită de puternicele ei posturi de antiaeriană, a dispărut. Aproape că te doare – ciudat lucru, totuşi! – să vezi Rheine-ul, unde ne-am lăsat atîţia camarazi şi unde am dat aprige lupte cu J.G.52 ajuns într-o asemenea stare.

S-ar părea că acolo domneşte o agitaţie febrilă. În păduri, de-a lungul pistelor de dispersare, desluşîm lumini care aleargă, iar cele două lungi trene strălucitoare sînt, pe semne, turboreactoarele unui *Messerschmitt 262* care se pregăteşte să o ia din loc.

Un număr destul de mare de avioane-taxi au şters-o, probabil, cu discreţie, în beznă.

— *Hello, Pierre, bloody silly can't see a thing!*[2]

— *Shut up!*[3]

Îl trimit pe Peter să dea o raită, dar are dreptate, nu se vede nimic.

Iau hotărîrea să execut un larg tur de pistă, la 400 metri

---

[1] O.K.! Ron, notează JJ-B pe tablou; eu îl voi pilota!

[2] Alo, Pierre, ce tîmpenie, nu se vede nimic!

[3] Taci!

înălţime, apoi să mă întorc. Colimatorul, prost reglat, mă orbeşte şi, după destulă bîjbîială, îi diminuez intensitatea pînă ce nu mai desluşesc în parbriz decît un filament sîngeriu în formă de cerc.

Încă o privire jur-împrejur. Deodată, apar cu limpezime, la stînga mea, cele două dungi subţiri ale eşapamentelor fine ale unui bimotor.

— *Look out, Talbot Red! Attacking nine o'clock!*[1]

Este un *Junkers 88*, vînător de noapte.

În bezna care deformează proporţiile şi distruge distanţele, îmi apare enorm în colimator. Trag nervos o rafală lungă în direcţia mesei aceleia negre care o şterge şi degajez…

Hotărît lucru, am baftă. Trei explozii rapide, scurte, ca nişte puncte de morse, apoi o ploaie de foc se revarsă din rezervoarele sparte ale aripii drepte, străluminînd fuselajul alungit şi însemnat cu cruce neagră…

După aceea, cît se poate de clar, o altă imagine pe masa aceasta luminoasă, silueta unui *Tempest*… Frîntura unei clipe de coşmar, apoi o lumină puternică umple cerul…

Este sărmanul Tiny, care m-a urmat orbeşte şi care a percutat, înainte chiar de a putea schiţa un gest, în *Junkers*-ul *88* lovit de moarte.

Cascada sfărîmăturilor incandescente ale celor două aparate învălmăşite se spulberă încetişor, se stinge în pădurea Mettingen, înghiţită curînd de apele nopţii.

Prostit, înspăimîntat, pierd o clipă controlul avionului şi vreme de cîteva minute zigzaghez orbeşte la rasul solului…

— *Look out, Pierre, flak!*[2]

Dumnezeule! Mă aflu chiar deasupra unei benzi cenuşii presărată de cratere, înconjurată de ruine; zăresc, la lumina primelor trasoare, oameni care aleargă în jurul a două sau trei *Focke Wulf*-uri „bot-lung“ cu motoarele pornite.

Este Rheine. Este dezlănţuirea nemaipomenitului său A.A. cu tunuri automate şi mitraliere grele…

O urzeală luminoasă şi de nepătruns se ţese în juru-mi în noapte – cărbuni aprinşi unduiesc în vîrtejul ciorchinilor de fulgere mînioase ivite pe sub nori, prin copaci, împrejurul aripilor mele.

---

[1] Atenţie, Talbot, atacă la ora nouă!

[2] Atenţie, Pierre, antiaeriană!

Disperat, intru în forţaj şi urc, agăţat de elice.
Deodată, două palme fierbinţi – zbang! zbang! – miorlăituri de şrapnele care traforează învelişul de aluminiu, duhoare de metal oxidat, de cauciuc ars, cordită; apoi o greaţă iscată de teamă. Asta-i! Totul s-a sfîrşit – va să zică aşa e!
Piciorul drept se zbate ca o inimă, greu... Apoi senzaţia de a fi vîrît piciorul în apă, de a simţi degetele zgîrcindu-se într-o masă de lichid lipicios...
Iar vibraţia asta care creşte şi zgîlţîie, este atît de puternică, încît orizontul meu giroscopic se desprinde. În căşti, nici un glas prieten. Radioul nu mai este un colac de salvare, ci un infern de pîrîituri şi şuierături asurzitoare...
Îmi muşc limba pînă la sînge. Gîndurile mi se limpezesc. Reduc gazele şi astfel amplitudinea vibraţiilor scade; ampenajele au fost probabil serios atinse.
Un curent de aer rece îngheaţă carlinga, frigul mă înviorează.
Totul este calm; acolo răsare luna; pare să se rostogolească pe cîmpia olandeză, strivită de nori.
Trebuie să mă întorc cît mai repede, să simt cît mai iute pămîntul sub mine şi să văd iarăşi chipuri prietene.
După o fugară cumpănire, iau direcţia spre incendiile care tivesc Rinul. Zbor de-a lungul canalului Twente, luînd anevoie din nou înălţime...
Zece minute de concentrare asupra aparatelor mele de bord, care parcă au înnebunit – altimetrele, indicatorul de viraj, indicatoarele de presiune, de temperatură, auxiliarele acestea atît de fidele mă părăsesc acum dincolo de geamurile lor sparte...
Iată Nimègue şi marele său pod suspendat. Rinul culege în treacăt ultimele licăre ale incendiilor din Arnhem şi pare să frămînte în valurile sale cheaguri de sînge.
Rînd pe rînd îmi încerc cele şase lungimi de undă – chem Kenway-ul, îl chem pe Desmond – totul e de prisos. Cu circuitele electrice distruse, fără radio şi fără lumini de poziţie, o să devin ţinta antiaerienei prietene. Instinctiv, îmi verific chingile paraşutei.
Urmez firul Meusei, astfel că la Gennep regăsesc calea ferată care mă îndrumă către Volkel.
Aerodromul este neluminat, iar marile piste se desluşesc greu.
Dumnezeule! Ce mai aşteaptă? De ce nu aprind rampa de

balizaj? Idioţii ăştia de la Controlul de zbor nu recunosc oare un motor Sabre?! Mă arunc în picaj spre turnul de control, legănînd aripile. Ce naiba, tipii de la A.A. cunosc doar prea bine silueta unui *Tempest*...

Într-o clipită, asemenea unui pom de Crăciun, aerodromul Volkel se iluminează. În sfîrşit!

Execut încă un tur de pistă, lent, şi tot legănînd aripile, spre a arăta că mă găsesc în impas. Văd farurile ambulanţei şi proiectorul maşinii de intervenţie pentru accidente.

O să aterizez pe burtă. Nu pot sări cu paraşuta, din pricina piciorului rănit şi mă găsesc la ananghie; pe deasupra, şi glisiera stîngă a cupolei a fost strîmbată de o schijă. Acţionez, dar fără rezultat, dispozitivul de largare.

Durerea urcă acum pînă la şold, nu mai simt palonierul sub picior...

Sînt istovit; automat, îmi încep apropierea – rapidă, cu 45° la flapsuri. Avionul este foarte moale. Mă crispez asupra manevrei. Deodată lovitura de măciucă a fricii mă izbeşte în ceafă, rece. Menghinea spaimei îmi încleştează capul în spatele urechilor şi apasă pe osul mastoid...

Lupt din toate puterile împotriva imaginii lui Alex care a ars în cabina lui, pe aceeaşi pistă – tai contactele, virez lent între cele două rînduri de torţe ale balizajului.

Doamne, am nevoie de sînge rece!

Simt cum mă gîtuie un nod... atenţie!... nu trebuie să las animalul să fure teren... balizele îmi defilează pe dinaintea ochilor... caut... încă puţin... iat-o pe prima din cele opt balize roşii care marchează capătul pistei...

Curaj! Înclin avionul cu botul în jos, pentru a-i înălţa coada şi, dintr-o mişcare a eleronului, deliberat, percutez solul cu o aripă, spre a amortiza şocul – poate că astfel voi evita capotarea!

În ciuda celor şapte tone ale sale, sărmanul meu *Tempest* e luat ca un pai într-un cleşte uriaş. O primă izbitură, groaznică!... Aparatul tresaltă, aruncîndu-mă spre pereţii cabinei... cupola zboară... după o tumbă nemaipomenită, aripile se sfarmă... tot ce-i tablă se sfîşie... îmi încrucişez braţele peste faţă... o hîrîitură cumplită, un zgomot infernal ca înaintea judecăţii de apoi... o zvîcnitură puternică îmi rupe şi bretelele hamului de siguranţă.

Sînt proiectat înainte, obrazul mi se striveşte de colimator – o lumină mare, roşie… nu-mi mai simt maxilarele… gust de sînge… în gură îmi scrîşnesc sfărîmături de dinţi…

Apoi o linişte buimăcitoare… îmi simt faţa năvălită de un val fierbinte: primul proiectil a explodat în vatra de jar…

Lama unui cuţit îmi sfîşie umărul, taie chingile paraşutei; degete neîndemînatice mi se agaţă de picioarele rănite, de gît – Atenţie!… piciorul! *My leg, look out!* Dogoarea îmi mistuie plămînii… Mîini care mă dor mă smulg din carlinga sfărîmată… Şi, imediat, gîlgîitul extinctoarelor cu spumă, fornăitul pompei, strigăte…

Sînt tîrît pe iarba umedă şi înfăşurat într-o pătură. Stele roşii, verzi, orbitoare, năvălesc miriade pe sub pleoapele-mi închise. Aerul pe care îl respir este îngheţat, îmi face greaţă… Miros de alcool şi o durere ascuţită în braţ…

Apoi, nimic.

După patru ore de la injecţia cu morfină mă trezesc; capul mi-e greu, parcă gol, mă doare. Încerc să vorbesc, buzele îmi sînt paralizate, toată faţa, în afară de un ochi, mi-e bandajată…

Să fie spitalul din Eindhoven? Palida lumină a unei veioze îmi dezvăluie pereţi albi, o noptieră, o carafă, un pahar şi, pe o farfurioară, o bilă mică ruginită, pe un tampon de pansament.

— Ah! Iată că v-aţi deşteptat!

Este glasul doctorului Everald, care se încăpăţînează să vorbească franţuzeşte cu acel înspăimîntător accent scoţian.

— *Well, next time, try to land better! And don't go collecting scrape iron in your legs!*[1]

Cerule, piciorul! Deodată înţeleg… un glonte de şrapnel, primit la Rheine – nu simt decît o zvîcnitură sîcîitoare…

Oricum, asta înseamnă opt zile de linişte!

Mi-e foame, mi-e somn. Somnul biruie. Adorm în tihnă.

Peste şase zile, la 30 martie, mă întorc la Volkel, tocmai la timp spre a porni iute la Warmwell cu „duty“-ul *Anson*, pentru a-mi alege un *Tempest* nou-nouţ, cu elice Rotol şi ea nouă. După

---

[1] Bun, dar data viitoare încearcă să aterizezi ceva mai bine. Şi nu mai aduna fiare vechi cu picioarele.

alte două zile sosesc la escadrila a treia, pe care o comand de aici înainte în escadra (122 B 112 Rheine).

O pasăre rară

Flight lieutenant Vassiliardes D.F.C., D.F.M. a fost doborît în dimineaţa aceasta; de trei zile doar comanda cea de a doua secţiune din escadrila 486.

Medicul şi preotul vor fi îndureraţi…

Sărmanul Vass! Oricum, şi-a cam căutat-o cu lumînarea. Nemaipomenitul noroc care l-a apărat multă vreme împotriva tuturor imprudenţelor sale, a obosit pesemne. S-a lăsat prins prosteşte în capcana antiaerienei şi, colac peste pupăză, i-a tîrît după el pe Railroad Albastru doi şi Albastru trei.

Cînd s-a întîmplat, dimineaţa, eram în patrulă. Am putut urmări, prin radio, toată drama.

Vass îşi abandonase sectorul după cîteva minute. Era vorba, trebuie să recunoaştem, de o misiune monotonă; dar acoperirea capetelor de pod este o treabă absolut necesară.

Conducîndu-şi formaţia de patru avioane, pătrunsese pînă la vreo treizeci de kilometri în adîncimea liniilor germane şi începuse să atace nişte camioane, într-o zonă totuşi foarte bine cunoscută în ce priveşte densitatea antiaerienei.

La o anume răspîntie, se iscase mare învălmăşeală de vehicule. Ca să mitralieze locul, Vass se văzu nevoit să străpungă un dens baraj de A.A., iar numărul său 2 se prăbuşi în flăcări. Prudenţi, 3 şi 4 au refuzat să-l urmeze.

Vass luă totuşi hotărîrea să treacă la un al doilea atac, ordonînd cu fermitate numărului său 3 să-l însoţească.

— For Christ's sake, Blue one, don't go back in there! Too much flak![1]

---

[1] În numele cerului, nu te întoarce acolo Albastru unu! E prea multă antiaeriană!

În pofida acestui apel disperat al lui Albastru trei, Vass îşi repetă trecerea. Probabil că avionul i-a fost lovit o dată, căci l-am auzit strigînd în radio:

— *I have been hit!* Sînt lovit!

Albastru patru, care nu izbutise să evite sfărîmăturile decît foarte aproape, ne-a povestit mai tîrziu că avionul lui Vass se dezintegrase într-adevăr într-o mare de flăcări.

În ce-l priveşte pe Albastru trei (Stanley) nu s-a mai întors niciodată; a dispărut cu totul.

✶

Mă aflu în patrulare cu Peter West, Longley şi Don, prin împrejurimile Elbei.

Am mitraliat un tren într-o gară mică de triaj. Fără rezultate prea grozave.

Multă A.A., de mare precizie; aparatul lui Don este lovit. Sare anevoie din *Tempest*-ul său care a luat foc, dar cade în plin peste bateria A.A. germană.

Nu va fi multă vreme prizonier, dat fiind ritmul în care se precipită lucrurile, astfel că acum are mai mult noroc decît noi să asiste viu la sfîrşitul acestei istorii!

Mitraliem în trecere, pe drumuri mici, secundare, cîteva camioane înnebunite.

Cele trei aerodromuri nemţeşti pe care le zărim par golite de Luftwaffe. Prin împrejurimi, nici un tren pornit; este inutil să alergăm spre sinucidere, pentru a găuri cîteva locomotive din triajele protejate de antiaeriană.

Hotărît lucru, Germania e înţesată de antiaeriană. O găseşti pretutindeni, pînă şi în colţurile cele mai ciudate. Uneori dai de un neînsemnat drum de ţară, pe care circulă două-trei camioane, execuţi o trecere pe deasupra şi, hop, trasoare de 20 mm încep să brăzdeze cerul.

Convoaiele rutiere militare ale nemţilor urmează pesemne acum intinerare ocolite, studiate cu grijă, protejate de-a lungul lor de baterii de A.A. uşoară. Şi cum tot ceea ce circulă astăzi este, prin forţa lucrurilor, militar, deci supus unor ordine foarte stricte, mai mare daraua decît ocaua. Nu face sa rişti un *Tempest*, aşa prosteşte, doar din plăcerea de a preface în pulbere un oarecare vehicul al Wehrmacht-ului.

Alte cinci formaţii a cîte patru *Tempest*-uri execută de asemenea recunoaşteri de luptă prin împrejurimi. De formă doar, căci în după-amiaza aceasta pare să nu fi rămas nici un obiectiv interesant.

Din principiu, sînt totuşi cu ochii în patru: poţi să nimereşti pe neaşteptate peste un *Focke Wulf* pornit să dea tîrcoale.

Am dealtfel convingerea că piloţii mei nu prea sînt în formă. De o lună încoace am scos untul din ei şi cred că au ajuns la acel stadiu de depresiune morală în care primeşti de voie de nevoie să-ţi pui pielea în joc, indiferent de ţintă, fără a face însă un anume efort de a căuta şi prilejul.

Ceea ce îmi confirmă părerea este faptul că ori de cîte ori cobor sub opt sute de metri, pentru a observa mai bine micile drumuri abrupte, cei doi coechipieri ai mei încep să zboare în zigzag, de parcă toată antiaeriana din lume s-ar afla pe urmele lor. Nu au poftă să coboare cu mine, apoi se grăbesc să urce la 1 000 de metri…

Asta nu-l împiedică, din fericire, pe Peter West să deschidă bine ochii.

— *Look out Filmstar Red One – aircraft four o'clock!*[1]

— *O.K. Filmstar Red, breaking starboard and climbing!*[2]

Un avion se profilează la rasul copacilor, se apropie cu repeziciune. E un aparat ciudat, pe care nu-l pot identifica.

Nu ne observă decît în ultima clipă, căci ne aflăm chiar sub plafonul norilor, în umbră. Degajează foarte repede şi, o clipă, îl pot vedea din faţă. Este, fireşte, un neamţ – aripile sale însemnate cu cruci negre mi-o dezvăluie – dar ciudată pasăre!

Cu motoarele în plin, încerc să-i tai virajul din interior, dar dispare ca fulgerul.

Longley, mai bine plasat, trage în el, însă fără vreun rezultat.

Avionul necunoscut a făcut cale întoarsă şi o ia la fugă, cît îl ţin puterile. E într-adevăr un fenomen. Ampenajele sale sînt cruciforme şi pare-se că are nu numai o elice tractivă normală în faţă, dar şi una propulsivă în spatele direcţiei, chiar aproape de coadă. Motorul său din faţă este unul „în linie“, capotat precum

---

[1] Atenţiune, Filmstar Roşu unu, avion la orele patru!

[2] O.K. Filmstar roşu, virează pe dreapta şi urcă!

JUMO 203 al *Focke Wulf*-ului *190 D-9*, cu un radiator în formă de inel; celălalt motor este vîrît în fuselaj, în spatele pilotului. Cele două dîre lungi şi cenuşii, pe care le tîrăşte în siajul său, indică faptul că zboară în forţaj, iar firişorul alb care ţîşneşte din eşapamente arată că se serveşte de GM-1…

Ezit să intru şi eu în forţaj, căci chiar la 3 040 cai putere nu vom putea pune mîna pe el. Avem aproape opt sute de kilometri la oră, iar el cîştigă un mare avans asupra noastră.

Îl filmez la întîmplare, pentru cazul în care am putea descoperi urme de propulsie prin reacţie. E adevărat că pe lumina asta alburie, mare lucru nu alegem după developare.

Longley încearcă puţin să-l urmărească, dar renunţă repede. Trage în gol o rafală inutilă, ale cărei trasoare unduiesc prin peisajul înconjurător.

— Hullo Red 4, keep your ammo, no use shooting at the bastard![1]

Risipă de muniţii!

Din conştiinciozitate, mă duc pînă deasupra Elbei. Plouă, vizibilitatea este foarte proastă. Survolăm un pod de vase germane, care ţine greu piept forţei curentului. Nici ţipenie, dar iată că A.A. se dezlănţuie.

Ne depărtăm în grabă. Să ne întoarcem acasă!… Blestemată zi!

Îmi citesc cu osîrdie hărţile şi, în toată mizeria asta, îmi reperez poziţia încadrat îndeaproape de cele două *Tempest*-uri ale mele.

Şi pentru că benzina scade, sfîrşesc prin a mă hotărî să cer la Kenway un cap de zbor, dar tocmai în clipele acelea frecvenţa este foarte aglomerată… În radio se aude secţiunea Filmstar Albastru. Tot ce pot desluşi din groaznica lor sporovăială este că au interceptat, prin împrejurimile Steinhuder-ului, un nenorocit de *Junkers 88*, pe care tocmai îl masacrează.

Timp de aproape un minut, nu se aud decît urlete frenetice de cîini porniţi în hăituială; apoi, deodată, se aşterne liniştea. *Jukers*-ul *88* se mistuie probabil în flăcări, la marginea unei cîmpii oarecare…

Dar tot chemînd Kenway-ul, îmi pun în gînd să-i iau la rost

---

[1] Alo, Roşu, păstrează-ţi muniţia, nu face să tragem după creatura asta.

pentru lipsa de disciplină în radio.

La Rheine, în rulota lui Varga, ofiţerul cu informaţiile, discutăm preţ de aproape o oră, despre identitatea misteriosului nostru avion. Pînă în cele din urmă caracteristicile sale par să coincidă cu cele ale *Dornier*-ului *335*, ultimul prunc al vînătoarei de asalt germane.

Şi cum este prima întîlnire, în luptă, cu un asemenea aparat, fac mai multe schiţe, adunîndu-mi datele păstrate de memorie, pentru a informa Cartierul general. Scriu un raport destinat serviciilor de informaţii, privind calităţile de maniabilitate şi performanţele avionului.

Restul după-amiezii mi-l petrec punînd în ordine hîrţoagele escadrilei. Ce corvoadă!

Longley a plecat iarăşi cu o patrulă de-a noastră într-o recunoaştere de luptă. După ce aterizează, aflăm că au întîlnit – dar de data asta l-au doborît – încă un avion fenomenal.

Longley îmi istoriseşte că în timp ce zburau de-a lungul autostrăzii Berlin-Hamburg în construcţie, au zărit – în punctul în care ea tiveşte lacul Neu-Ruppin – un avion la rasul apei.

Avionul acela, cu roţile şi flapsurile scoase, părea că se pregăteşte să aterizeze pe autostradă. În ciuda antiaerienei, Longley l-a doborît.

Era un *Henschel 162*, sau *Volskjager* cu reacţie.

Lucrul acesta pare să întărească rapoartele pe care le avem privind producţia în masă a avionului *He-162* în uzinele subterane din împrejurimile Neu-Ruppin-ului. Dar pînă acum nu ne-am putut niciodată explica cum erau încercate aceste aparate. Singurul aerodrom din împrejurimi, cel din Ruppin chiar, fusese bombardat vîrtos şi făcut de nefolosit. Mai mult decît atît, informaţia foto bisăptămînală nu dezvăluise, pe acest teren, prezenţa vreunui avion, nici măcar a unuia singur, de aproape trei luni.

Aşadar, avem dovada că o anume parte a autostrăzii, lungă de patru mii de metri şi largă de cincizeci şi cinci, perfect rectilinie, serveşte drept pistă de încercare. Aparatele sînt garate probabil în adăposturi camuflate, în pădurile ce mărginesc autostrada.

Hotărît lucru, descoperim mereu altele în fiece zi. Nemţii au

ajuns să transforme Germania într-o cutie cu surprize.

Flăcări în amurg

20 aprilie 1945

P.C. al Diviziei aeriene ne otrăveşte zilele ca de obicei.

Vor să le dăm în seara aceasta, la asfinţit, o patrulă care să protejeze sectorul Bremen-Hamburg.

Într-adevăr, Luftwaffe a reacţionat puternic în ultimele zile de-a lungul autostrăzii. Escadrile S.S. au mitraliat şi bombardat coloanele noastre avansate, împiedicîndu-le serios înaintarea şi alimentarea.

Sîntem de acord în ce priveşte patrula, dar P.C.-ul Diviziei pare să nu înţeleagă că Rheine-Hopsten nu are decît o singură pistă în stare bună, foarte scurtă şi fără nici o instalaţie pentru zborul de noapte.

Divizia mai uită şi faptul că nemţii operează imediat după asfinţitul, teoretic, al soarelui. A voi să interceptezi *Focke Wulf*-uri care operează în grupuri mici, în ceaţa care se ridică din mlaştinile Elbei şi prin norii joşi ce reflectă ultimele licăriri ale amurgului, înseamnă să cauţi acul în carul cu fîn.

Dealtfel, în ce priveşte numărul avioanelor, sîntem cam la limită. Întrebat cu diplomaţie, „Chieffy” nu vorbeşte decît de nouă aparate disponibile – cel mult zece pentru douăzeci de ore.

Iau atunci hotărîrea să mă opresc la o cifră medie, să las şase *Tempest*-uri lui Bruce Cole pentru recunoaşterea de luptă normală şi să păstrez restul…

Întrucît aveam mînă liberă şi întrucît nu-mi cunoşteam încă prea bine oamenii, i-am ales pe Mac Intyre şi pe Gordon, pe care vreau să-i încerc într-o misiune grea.

Decolăm la 19,36.

Gordon îşi porneşte cu greu motorul, astfel că pierdem zece preţioase minute de crepuscul tot aşteptîndu-l şi rotindu-ne în gol.

La 19,45 iau direcţia Bremen, în razmot.

Prea mare lucru nu-i de văzut: cîteva rafale vagi de trasoare la orizont, a căror lumină se pierde în fulgerările norilor. Nişte case ard cu vîlvătăi.

Ici, colo, prin întinsele păduri de pini, şerpuiesc viclene incendii.

Un neaşteptat ropot de ploaie face ca plafonul norilor să coboare şi mai jos. Zburăm la rasul copacilor.

Abia pot desluşi avionul lui Gordon. Vizibilitatea devine tot mai proastă. Neliniştitoare situaţie. Fără îndoială, nemţii vor scoate capul, dar nu ţin neapărat să mă aventurez în razmot pe teritoriul duşman.

Încerc să străpung negura cu privirile. Hamburg-ul se află undeva în faţa mea, aproape de tot, în năclăiala aceea, cu formidabila sa apărare antiaeriană.

La naiba! Trebuie să fac cale întoarsă!…

— 180° port, Filmstar white GO![1]

Mă agăţ iarăşi, cu disperare, de autostrada foarte dreaptă, a cărei panglică albă a fost pînă şi ea mînjită, în chip de camuflaj, cu pete neregulate de gudron. Este unicul reper sigur în toată mizeria asta; ea delimitează cu aproximaţie poziţiile trupelor noastre înaintate.

Este aproximativ ora 20,30. Ploaia se înteţeşte.

Trecem în vîrtej pe deasupra coloanelor blindate engleze şi americane, provocînd dealtfel o panică îngrozitoare. Se pare chiar că aceşti idioţi de „pongo“ nu vor învăţa niciodată să deosebească avioanele noastre de cele ale nemţilor.

Survolăm un escadron de tancuri „Churchill“, răzleţit în jurul unui cîmp, iar oamenii aleargă în toate părţile, să se adăpostească pe sub tancuri, pe sub şenile ori prin şanţuri…

Şi pentru că ultimele seri au fost mitraliaţi prin împrejurimile acestea – şi în general cam la aceeaşi oră – ei îşi iau măsurile de prevedere. Dealtfel, cred că sîntem primii vînători ai R.A.F.-ului care operează pe melagurile acelea, la o oră atît de tîrzie.

Spurcată vreme. Am putea chiar trece la cinci sute metri de un regiment de *Focke Wulf*-uri fără să le vedem.

Cu toate acestea, observ cu toată atenţia.

---

[1] 180°, Filmstar alb, du-te!

Este ora 20,35. Cu coada ochiului zăresc undeva în spatele cozii o rachetă roşie şi verde ţîşnind din liniile noastre, urmată pe loc de o erupţie de trasoare care se mistuie în nori…

Drace! Ceva se petrece… Poate nişte nemţi. Execut un viraj la stînga, prevenindu-mi totodată coechipierii:

— *Look out Filmstar white – 180° port and keep your eyes open!*[1]

În aceeaşi clipă simt o zguduitură puternică chiar sub scaun, dimpreună cu o arsură vie la picior. Proiectile trasoare defilează foarte aproape de *Tempest*-ul meu…

— Ia te uită, asta-i culmea! Tot cretinii ăştia de „pongo“ trag în noi şi unde mai pui că, pentru o dată măcar, ţintesc oarecum acceptabil!

Degajez printr-un viraj brusc, bombardîndu-i totodată prin radio cu o serie de invective pe cît de variate pe atît de inutile, căci nu mă pot auzi.

Cei doi coechipieri ai mei îmi urmează manevra, încolţiţi la rîndul lor de rafale din ce în ce mai dense. Ne legănăm aripile, aprindem luminile de poziţie – toată gama semnalelor de recunoaştere este trecută în revistă. Nu-i nimic de făcut.

În disperare de cauză, mă pregătesc să-mi scot trenul de aterizare cînd, deodată, asemenea unui banc de peşti ce defilează pe sub o barcă, îşi fac apariţia vreo treizeci de *Focke Wulf*-uri!

De-a dreptul lipiţi de sol, siluetele lor alungite şi rapide par să lunece printre copaci, urmate de erupţiile bombelor cu explozie întîrziată pe care le presară pe unul din parcurile noastre de tancuri.

— *Focke Wulfs at 2 o'clock Filmstar! Attacking!*[2]

Îmi balansez *Tempest*-ul şi, cu motorul în plin, mă arunc în picaj asupra nemţilor. Dar chiar în clipa în care încep să mîngîi trăgaciul tunurilor, instinctul mă face să întorc capul: vreo douăzeci de *Focke Wulf*-uri ţîşnesc din nori, în formaţie strînsă, la cîţiva metri de cei doi coechipieri ai mei…

Între timp antiaeriana îşi îndeseşte tirul, iar ploaia se înteţeşte şi ea.

---

[1] Atenţie Filmstar Alb – ia 180° la stînga, şi deschide bine ochii!

[2] Filmstar, Focke Wulf-uri la ora 2! Ne atacă!

Focke Wulf-urile – nişte minunate „bot-lung”, cu spirală albă în jurul caserolei de elice negre – degajează în toate sensurile.

Vizibilitatea este şi mai proastă ca înainte. Aceasta nu împiedică doi nemţi să execute fiecare cîte un atac frontal asupra mea, într-atît de apropiate, încît mă lasă vlăguit de emoţie. Prima grijă este să evit o ciocnire în beznă. Ar fi o prea mare neghiobie! Dealtfel nici nu am avut încă un adevărat prilej să trag.

Deodată radioul urlă. Cuprins de o panică nebună, Gordon începe să strige, fără să mai contenească, fraze incoerente. A fost, chiar atunci, lovit de antiaeriana noastră şi de un *Focke Wulf*.

Un *Tempest*, într-adevăr – al său pare-se – tîrăşte o coadă lungă de fum cenuşiu şi urcă pe verticală spre nori, urmat de patru *Focke Wulf*-uri…

Sărmanul Gordon!

— *Look out, Pierre, break, break!*[1]

Înainte chiar de a fi priceput că apelul mi se adresează mie, am tras brusc de manşă – dar prea tîrziu: sînt atins undeva pe sub rezervorul de benzină. Şocul este atît de puternic, încît picioarele mi s-au săltat de pe palonier. Un fum înecăcios, duhnind a cordită, îmi umple carlinga. Întrezăresc, la lumina unui fulger, o aripă pătrată însemnată cu cruce neagră, spintecînd aerul la cîţiva metri de mine, iar vîrtejul stîrnit de *Focke Wulf* este atît de cumplit încît, de data aceasta, manşa îmi scapă din mînă…

Instinctiv completez un tonou lent, redresez la rasul copacilor şi, în timp ce o greaţă cumplită – efect al spaimei – mă gîtuie, văd o flacără scurtă lingîndu-mi picioarele.

Foc! Îi simt căldura prin cizme, înteţindu-mi primele zvîcniri dureroase în piciorul drept rănit.

Mă aplec. Pe bîjbîite, cu vîrful degetelor înmănuşate, încerc să localizez izvorul flăcării.

Zbang! Zbang! Mai încasez două proiectile. De data aceasta motorul are un rateu neîndoielnic. Ca şi inima mea.

În timp ce execut un glisaj violent, care mă lipeşte de peretele cabinei, reduc o clipă gazele, apoi le redeschid încet, complet – motorul răspunde, normal…

Cu manşa trasă mult spre pîntece, urc iarăşi pînă la baza

---

[1] Atenţie, Pierre, degajează, degajează!

norilor.

Jur împrejur, într-o învălmăşeală îngrozitoare, *Focke Wulf*-urile mitraliază, urcă, coboară, se rotesc.

În penumbră, observ pe unul care virează spre mine, legănîndu-şi iute aripile scurte şi angajîndu-mă. Execut pe dată o ranversare, ţinîndu-i piept, îi trimit o rafală trei sferturi înainte, nu-l nimeresc, fireşte, şi trec ca un vîrtej la numai cîţiva metri pe sub el. Cabrez îndată, apăsînd cu putere pe palonierul stîng. *Tempest*-ul meu se cutremură, încearcă o desprindere, se răsuceşte totuşi, într-un chip uluitor de strîns, două fileuri albe de condensare la capetele aripilor. Surprins, *Focke Wulf*-ul pare nedecis – intră într-un viraj pe dreapta – glisează – îşi revine – apoi virează spre stînga…

Asta-i prostia pe care o face! Acum, eu mă aflu într-o poziţie favorabilă, la mai puţin de două sute metri distanţă.

Repede, înainte ca el să poată avea vremea să se angajeze temeinic în manevră, corectez – zece grade – adică un cerc de colimator.

O rafală lungă, pornită din cele patru tunuri – fulgere, ce par să se înteţească – iluminează fuselajul şi aripile *Focke Wulf*-ului. Sfărîmături plutesc într-un fum care se îngroaşă văzînd cu ochii – cupola de sticlă a carlingii se desprinde învîrtejindu-se şi îl văd pe pilot, cu ambele braţe lipite de fuselaj din pricina vitezei, cum încearcă să sară…

Apoi, *Focke Wulf*-ul basculează la mai puţin de cincizeci metri, redresează o clipă, se izbeşte de pămînt, se saltă în sus, seceră un pin, într-o jerbă de scîntei şi foc, apoi se striveşte în hîrtoapele unui drum. Explozia este formidabilă; precum o lampă de magneziu, ea strălumineazǎ puternic peisajul pe o rază de mai multe sute de metri!

Vremea pare să se îmbunătăţească. Cohortele de nori se destramă, dezvăluind la orizont o fîşie largă de cer umed care aruncă o lumină alburie peste întinsele păduri de brazi ce vin să se piardă în mlaştini…

La stînga, un incendiu puternic; arde parcul nostru de tancuri, cu camioanele-cisternă şi transporturile de muniţii. Patru *Focke Wulf*-uri, asemenea unor fluturi mari de noapte, se rotesc în jurul

flăcărilor şi, din cînd în cînd, unul dintre ele mai scuipă cîte o rafală în jarul acela…

Nu îndrăznesc să le atac, căci îi simt pe ceilalţi cum dau tîrcoale prin beznă.

Dar iată un avion singuratic lunecînd chiar pe deasupra copacilor, către Bremen; coşurile înalte ale oraşului desenează, în lumina crepusculară, siluete feudale.

Temperatura motorului meu este de 125°, iar presiunea de ulei a scăzut la 55°. Deschid cu părere de rău radiatorul şi reduc admisia; numărul de ture pe minut scade pînă la 3 500. Sînt totuşi în cîştig faţă de *Focke Wulf*, care trebuie să se întoarcă acasă, căci nu mai are muniţii.

Ne aflăm deasupra Bremen-ului; mă mai depăşeşte cu aproape o mie de metri. Aventura aceasta ar putea să-mi cam vină de hac; închid radiatorul, deschizînd complet gazele… „Grand Charles“ răspunde pe dată…

Acum survolăm Weser-ul, la intrarea în docuri.

Trecem ca un vîrtej printre ruinele marelui pod de transbordare. De o parte şi de alta se înalţă şarpantele scrumuite ale magaziilor; cele cîteva macarale şi sonde, rămase în picioare, arată ca nişte schelete negre.

Deodată, între *Focke Wulf* şi mine se desface ciorchinele unui A.A. – scurte lumini albe, printre care îşi croiesc drum, de o parte şi de alta, vălătuci cafenii… Abia s-au destrămat, atingîndu-mi uşor aripile, că altele se iscă din neant, ca prin minune…

Antiaeriana automată se amestecă la rîndu-i, iar trasoarele portocalii se răsfrîng în apa neagră şi uleioasă, de unde ţîşnesc carcase naufragiate, asemenea unor cadavre de uriaşe cetacee.

Mă străduiesc să nu pierd din ochi *Focke Wulf*-ul meu. Din fericire, el se conturează limpede pe cerul învăluit în amurg.

Pentru o clipă antiaeriana devine mai aprigă. Aud în spate ca o bătaie de clopot; apoi, dintr-odată, trasoarele se sting, dispar…

Ceva mi se pare nefiresc! O privire aruncată în spate îmi explică pe dată fenomenul: aliniate în coada mea, şase *Focke Wulf*-uri, rînduite într-un eşalon impecabil – cu eşapamentele înroşite la alb – mă urmăresc cu motoarele în plin…

Dintr-o singură lovitură a mîinii rup firul de plumb care închide

crestătura indicatorului de forţaj „Emergency“ şi împing pînă la fund maneta. Este primul meu prilej de a mă servi de ea pe un *Tempest*. Efectul este extraordinar şi imediat. Avionul sare mult înainte, cu vuietul unui cazan sub presiune, tras de trei mii cai putere dezlănţuiţi…

În cîteva secunde am atins 780 kilometri pe oră, după cum îmi arată cadranul şi, în timp ce îl ajung bine din urmă pe fugarul meu, îi las în loc, fără doar şi poate, pe urmăritori.

Curînd am redus distanţa la mai puţin de două sute metri. Deşi în umbra aceasta colimatorul mă orbeşte, îl ţin perfect în axă şi trag calm două rafale lungi… *Focke Wulf*-ul se clatină puternic şi se zdrobeşte, într-o păşune mlăştinoasă, stîrnind o jerbă de noroi. Ca printr-o minune nu capotează…

Fără să mai zăbovesc, urc „în lumînare“ spre nori şi mă las apoi pe aripă, spre a ţine piept celorlalţi.

Dar s-au mistuit în beznă. Probabil că au făcut cale întoarsă, lăsîndu-şi camaradul în ghearele propriei sale ursite.

Mai trec o dată pe deasupra *Focke Wulf*-ului doborît; pilotul se depărtează de avion şchiopătînd, tîrînd după el paraşuta, năucit de şoc. Împroşc cu proiectile doar sfărîmăturile avionului, care iau foc imediat.

Acum, noaptea e adîncă.

Cu motorul încetinit, la regim de croazieră (trebuie să-l răcesc şi să economisesc benzina) cu cap compas spre sud, reiau încetişor înălţime.

Minutele se scurg unele după altele. Mă străduiam tocmai să găsesc un punct de reper, cînd motorul meu are un rateu puternic. O jerbă de scîntei lunecă de o parte şi alta a carlingii. Observ – iar inima-mi tresare – că flacăra iscată la picioare a renăscut, că reapare cînd şi cînd. Este rezervorul de lichid hidraulic, găurit de schije; din el se prelinge o dîră sub picioare. Înmuind una din conductele electrice, lichidul a provocat între pedalele palonierului un scurtcircuit; un fum acru mă înăbuşă prin masca de oxigen.

Iar pentru ca plăcerea să fie deplină, o baterie A.A. germană şi una *aliată* profită de momentul acesta, pentru a deschide focul şi a mă încadra cu vreo douăsprezece proiectile de 76 mm.

Hotărît să sar de îndată ce focul s-ar înteţi, îmi verific repede centurile. Iau înălţime, pentru a avea o bună rezervă de siguranţă, şi chem Kenway-ul în ajutor; din fericire, el răspunde îndată şi îmi dă un cap compas pentru Rheine.

După zece minute de nelinişte, în cuprinsul cărora Kenway-ul are grijă de mine ca o mamă-cloşcă, sfîrşesc prin a zări două linii de puncte luminoase clipind la rasul solului. O rachetă albă urcă învîrtejindu-se…

În sfîrşit, Rheine!

Sări-voi cu paraşuta? Risca-voi oare o aterizare cu roţile escamotate?

Experienţa mea de la 24 martie ar trebui să-mi fie de învăţătură. Dar mai tare decît voinţa se dovedeşte a fi vechiul instinct al pilotului, care nu poate suferi să-şi sacrifice aparatul, acest bun JF-E, ales cu atîta drag la Warmwell.

Sistemul hidraulic este fără îndoială scos din uz – nu mai am lichid în conducte – şi nu vreau să încerc scoaterea trenului de aterizare, ca să nu rămîn cu o roată scoasă pe jumătate…

Desmond sfîrşeşte prin a mă determina, anunţîndu-mă că focul se înteţeşte şi că flăcările cresc văzînd cu ochii. Mai mult decît atît, regimul motorului meu scade neîndoios, cu salturi de mai mult de o mie de turaţii…

— *Hullo, Desmond, Filmstar Leader calling. Landing wheels-up!*[1]

Probabil că glasul îmi tremură. Înainte de a deconecta radioul, îl aud pe Desmond care îmi urează noroc.

Execut o priză de teren foarte dreaptă, destul de repede pentru a avea marjă, îmi dezăvorăsc cupola şi o las să zboare; apoi, bine aliniat printre balize, aterizez.

Zgomotul este înfiorător… scîntei… izbituri…

Spre marea mea uimire, de data aceasta totul s-a petrecut cum nu se poate mai bine şi, după treizeci de metri de hîrşîială şi zvîcniri, *Tempest*-ul meu se opreşte puţin de-a curmezişul între cele două rînduri de lumini…

Ambulanţa şi pompierii sosesc imediat, astfel că sar cît mai repede din carlinga ce se şi înfăşoară într-un fum alb. Extinctoarele cu spumă au intrat pe loc în acţiune.

---

[1] Alo, Desmond, te cheamă Filmstar Leader. Aterizez cu roţile escamotate.

Piloţii mei vin să mă ia cu jeep-ul; am plăcerea să întîlnesc pe cei doi reporteri de la *Aeronautics*, Montgomery şi Charles Brown, care îmi strîng mîinile cu sinceră simpatie. Sînt încă palizi de emoţie.

La bar îşi revin însă repede, în timp ce eu mă duc să-mi scriu rapoartele de operaţii. Încep prin a-i exprima lui Higgins – terestrul nostru de legătură – toate simţămintele de dragoste şi prietenie pe care evenimentele abia petrecute mi le-au inspirat cu privire la armată.

Cea mai amuzantă treabă din toată afacerea este că Mac Intyre, primul sosit, anunţă că l-a văzut pe Gordon săgetînd norii şi scuipînd ulei şi fum: dar Gordon se află aici, întors la bază cu chiu, cu vai. Şi el mă crezuse pe mine mort…

Pînă în cele din urmă, toţi trei sîntem în culmea fericirii. Rezultatul istoriei de mai sus: două *Focke Wulf*-uri distruse de mine, un altul avariat de Gordon, un *Tempest*, ce poate fi reparat (al meu) şi alte două, din categoria B, avariate, dar şi ele reparabile pe loc de către serviciile noastre de întreţinere. Un bilanţ mulţumitor.

În iadul Flak[*]-ului

Germanii au inaugurat un nou mod de operaţii pentru aviaţia lor de vînătoare.

De cînd trupele noastre au traversat Rinul, toate aerodromurile lor au devenit întrucîtva neprielnice, deoarece fuseseră bombardate în stil mare.

Luftwaffe nu mai are destule aparate, încît să-şi permită să le vadă nimicite la sol. Acum, Jagd Geschwäder-ele şi cei de la Jabo nu mai au un domiciliu fix.

Pentru executarea Planului 1943 de apărare aeriană a Reich-ului, organizaţia Todt construise – de-a lungul malului drept al

---

[*] Antiaeriana germană.

Elbei – aproape o sută cincizeci de aerodromuri secundare, destinate operaţiilor de vînătoare defensive împotriva raidurilor de zi americane.

Bazele acestea, echipate cu o pistă bună, din bitum ori beton, lungă de o mie sau o mie cinci sute de metri, cu o infrastructură excelentă (hangare şi altele), se dovedeau ideale pentru aplicarea în practică a sistemului de vînătoare încrucişată. În trei sferturi dintre cazuri, ele se găseau destul de departe pentru a fi bombardate. Nu erau niciodată ocupate, decît pentru momente de trecere. Cel mai adesea pustii, ele nu justificau, mai ales în perioada actuală, efectuarea unor bombardamente în toată regula.

Aproape cincisprezece escadre de vînătoare germane, respectiv o mie două sute avioane ultramoderne de vînătoare şi vînătoare-bombardiere, duceau pe atunci o existenţă nomadă între aceste baze.

Eşalonul rulant se muta în timpul nopţii. Mecanicii pregăteau hangarele, iar camioanele-cisterne erau ascunse în pădurile de brazi. Avioanele aterizau în amurg, iar spre ora două din noapte executau, pornind de la noua „locuinţă“, ieşirile lor în misiuni de luptă.

După cîteva zile – niciodată mai mult de o săptămînă – Geschwäder-ul îşi schimba din nou baza.

Datorită acestei metode, germanii reuşeau să ne hărţuiască zdravăn trupele, mai cu seamă dimineaţa şi seara. Un număr crescînd de convoaie de aprovizionare, lansate în săgeată spre coloanele noastre blindate, rămîneau pe drum, mitraliate ori bombardate din zboruri razante.

Armata terestră s-a plîns tare la Cartierul General al Armatei aeriene Tactice, care nu avea nici o putere: avioanele sale Mitchell şi Boston, supraîncărcate, îşi executau cele trei ieşiri zilnice asupra obiectivelor tactice, iar menţinerea acestei situaţii era anevoioasă. La rîndul său Divizia 2 se adresase Diviziei 84, dar unităţile de vînătoare ale acesteia erau staţionate prea departe pentru a putea interveni.

În final, Divizia 83 se trezeşte cu toată treaba în cîrca sa; ca de obicei, escadra noastră de *Tempest*-uri fiind aceea care se poate descurca: era echipată cu avioane suficient de rapide spre

a nu se lăsa (teoretic) masacrată de A.A.; ea se afla în posesia unei raze de acţiune destul de mari, pentru a putea găbui Geschwäder-ele în cele mai depărtate cuiburi ale lor.

Primim de la *Intelligence* numeroase amănunte privind noua organizare germană, amănunte care nu ne încîntă de fel.

Pentru a îngădui piloţilor săi de vînătoare să opereze într-o linişte relativă, Luftwaffe a repartizat cel puţin cîte un batalion de flak (A.A.) – sau Abteilung – pentru fiecare aerodrom. Aceste Abteilungen sînt ataşate escadrelor de vînătoare şi cuprind îndeobşte trei baterii de flak automat: una de 37 mm (nouă tunuri pe afeturi simple) şi două de 20 mm (douăzeci şi patru de ţevi pe afeturi duble ori cvadruple).

Abteilung-urile acestea însoţesc Geschwäder-ele în deplasările lor şi sînt totdeauna primele prezente pe noile baze.

Aceste formidabile apărări antiaeriene, cu servanţii lor admirabil antrenaţi şi cu armele lor bine echipate, fie – de pildă – cu colimator giroscopic, fie cu vizoare cu corecţie automată, fac ca atacurile să devină foarte primejdioase.

Mereu la pîndă, cu releuri de pîndari experimentaţi, pe o rază de zece kilometri, un Abteilung poate să întindă pe deasupra aerodromului pe care îl apără, o pînză de proiectile trasoare, cu adevărat de nestrăpuns, în numai o fracţiune de secundă. Orice avion prins în zbor razant într-o asemenea reţea de antiaeriană are foarte puţini sorţi să scape de cele două sute cincizeci proiectile, la cea de a doua împroşcare cu cele treizeci de ţevi ale batalionului.

Ne posomorîm. De la întîmplările petrecute la Rheine, nimeni nu mai vrea să aibă de a face cu antiaeriana de aerodrom. În ce mă priveşte, mă simt mereu urmărit de „flak-complex“-ul meu bolnăvicios şi, prin urmare, îmi cam lipseşte înflăcărarea de care aş avea nevoie pentru a ridica moralul piloţilor mei.

Primele două operaţii de mitraliere a aerodromului, puse la cale de Divizia aeriană, în urma noilor evenimente, au dat greş: cuiburile sînt goale.

Pentru a permite – în urma acestor eşecuri – o mai rapidă intrare în acţiune între momentul reperajului unui „einsatz“

(denumire dată de Luftwaffe noilor aerodromuri) locuit şi identificat şi atacul ce urmează, P.C. al Diviziei imaginează un nou dispozitiv.

Escadra canadiană de recunoaştere (wing-ul 49) poate să ne înştiinţeze direct, fără a mai trece prin P.C. al Diviziei, asupra unui obiectiv interesant. Curmînd orice alte treburi, prevenim Divizia aeriană care ţine în alarmă imediată, la dispoziţia noastră, un grup de *Typhoon*-uri anti-flak.

Noul dispozitiv intră în acţiune în zorii acestei dimineţi. Întrucît escadrilele 56 şi 486 au fost prea fericitele victime ale celor două operaţii recent eşuate, escadrila 3 (a mea) este cea care trece în alarmă imediată.

De neîndurat devine aşteptarea. Poate că niciodată nu am fost mai nervos, iar piloţii mei, care nu prea se simt nici ei în largul lor, iau repede seama la lucrul acesta.

— *You look as happy, Sir, as a duck who got a brick on is head*... Domnule comandant, observă Wormsley, păreţi tot atît de fericit ca o raţă căreia i-a căzut o cărămidă pe cap!

După ce, în chiar faptul dimineţii, am stabilit ordinea de zbor, entuziasmul nu-şi prea face loc în rîndurile celor şapte aleşi. Excepţie face Bay Adams, australianul meu; este netulburat şi n-are frică nici de Dumnezeu, nici de diavol.

Pînă şi mecanicii încep să se molipsească de nervozitatea aceasta; nu-şi mai găsesc locul. Din două în două minute se deschide uşa camerei piloţilor, iar în pragul ei apare cîte un chip îngrijorat rostind întrebarea:

— *Nothing doing, Sir.* Încă nimic?

E ora prînzului. Situaţia devine de nesuportat. Timpul e a furtună. Am interzis cu desăvîrşire să se rostească cuvîntul „flak“ – o liră amendă pentru cei ce arată a fi „flak happy“. În sală ai putea tăia liniştea cu cuţitul.

Ne aflăm în stare de alarmă de la ora 3,55. Se consumă ceai şi ţigări în cantităţi înspăimîntătoare. Călcăm peste un covor din mucuri de ţigară.

În cele din urmă, ne închidem, eu şi adjutantul, în biroul meu; stau lîngă telefon şi încerc să-mi mai primenesc gîndurile scriind părinţilor mei. Rup trei scrisori şi renunţ.

— Adj, iau jeep-ul şi dau fuga la Control, să văd ultimul buletin meteo. Dacă între timp se întîmplă ceva, trageţi o rachetă albă.

Dar abia m-am instalat în maşină, că şi aud ţîrîitul telefonului.

Săr ca ars. În *dispersal*, toată lumea e în picioare, privirile grăiesc a nelinişte...

Este wing-ul 49.

Îi dictez lui Ken Hugues:

„*Schwerin Aerodrome – 40 Messerschmitts seen by Spit recco at 11,40, landing. About 100 A/C on base – 15 Arados two seaters – Refuelling point 500 yards S.E of main hangar. Map 829 GA. II – good Luck!*“ [1]

Îmi privesc piloţii.

Tăcere.

— *Well, That's it!*[2] oftează filozofic Wormsley...

— Adj, sări iute în jeep, adu-mi pe ofiţerul de la informaţii şi anuarul aerodromurilor germane, volumul II.

Ken Hugues a şi descoperit Schwerin-ul pe harta de perete; aerodromul se află la cincizeci kilometri sud-est de Lubeck. Avem deci de parcurs două sute treizeci de kilometri.

Adj, care se înapoiază ca o furtună însoţit de Spy, îmi dă cartea, gata deschisă la pagina 829; Schwerin. Un aerodrom frumos, pe malul unui lac întins, la vest de oraşul cu acelaşi nume.

Execut repede, pe tabla neagră, o schiţă: cele trei piste în formă de triunghi, hangarele, dispunerea probabilă a avioanelor, aşa cum mi-a indicat-o escadra 49.

Nemţii au aterizat la 11,40'. Acum este 12,10'. Oricum, pentru a face plinul avioanelor cu camioanele-cisternă şi pentru rearmarea lor, este nevoie de o oră. Avem exact timpul să dăm peste ei în cuib, înainte de a-şi fi luat zborul, dispersaţi sau mascaţi prin pădurile de brazi.

Împart ultimele instrucţiuni, în timp ce Spy telefonează la Divizia aeriană pentru a anunţa „reprezentaţia” şi a cere

---

[1] Aerodrom din Schwerin, 40 de Messerschmitt-uri au aterizat, observate de un Spitfire de recunoaştere. Pe baza aceasta se află aproximativ 100 avioane, dintre care 15 Arado cu două locuri. Depozitele de benzină se găsesc la 500 iarzi sud-est de hangarul principal. Planul aerodromului există în anuarul bazelor germane la numărul 829, vol. II. Succes!

[2] Bine, am ajuns şi aici!

Typhoon-urile purtătoare de rachete; vom ataca de la nord la sud, simultan, rînduiţi cu toţii – sîntem opt – în eşalon frontal la 200 metri interval lateral. Viteza, 850 pînă la 900 kilometri pe oră.

Fiecare avion îşi va alege obiectivul în cursul picajului – nici o schimbare de direcţie în ultimul moment. Focul va fi deschis la 1 000 metri, tir continuu pînă la mică distanţă. Se va sta foarte aproape de sol, se va număra pînă la douăzeci şi se va degaja în evantai, urcînd cît mai mult cu putinţă…

Întîlnirea cu *Typhoon*-urile este fixată pentru ora 13 – este tîrziu, îmi pare rău, dar nu au cum sosi mai devreme.

Typhoon-urile vor coborî de la 8 000 picioare la 3 000, cu treizeci de secunde înaintea noastră, pentru a face diversiune, şi îşi vor lepăda salva de rachete asupra posturilor de antiaeriană pe care le vor putea repera.

Căci antiaeriană va fi, nu glumă!

(Un zîmbet oarecum silit).

— Nu uitaţi că factorul surpriză, viteza şi mai ales razmotul integral, la altitudine zero, sînt cea mai bună apărare a noastră. E inutil să ne legănăm aripile şi să dăm iluzia că-i derutăm pe servanţii de la antiaeriană; aţi pierde cîţiva kilometri de viteză preţioşi şi, pe deasupra, riscaţi să vă loviţi de pămînt una dintre aripi.

Un ultim sfat: dacă sînteţi loviţi şi trebuie să vă părăsiţi aparatul, cea mai sigură metodă, o reamintesc, este următoarea: manşa în pîntece – aruncaţi cupola – făceţi-vă ghem – aşteptaţi cîteva secunde – împingeţi cu putere manşa înainte… aveţi 90 la sută şansa să fiţi aruncaţi afară din carlingă… Fireşte, nu v-o doresc!

— Nici o întrebare?

Înainte!

✶

— *Hullo Kenway, Filmstar Leader calling – what about the Typhie-boys?*[1]

Încep să mă neliniştesc. Am trecut de Elba, iar la orizont a şi început să se deseneze, limpede, lacul Schweriner. Nici urmă de *Typhoon*-uri.

---

[1] Alo, Kenway, aici Filmstar. Ce se întîmplă cu Typhoon-urile?

Peste cîteva minute, plictisit, Kenway-ul îmi răspunde:

— *Hullo, Filmstar Leader, sorry old boy, there is a cock-up about the Typhies. Do your best if you can without!*

Veselă treabă, nu avem *Typhoon*-uri anti A.A. Straşnic o s-o mai încasăm!

Cred că glasul îmi tremură uşor cînd îmi chem patrula pentru a o rîndui în dispozitiv de atac:

— *Attack formation – Go Filmstar!*[1]

Un lac mare albastru, mărginit de brazi, tăiat la mijloc de o peninsulă pe care se înalţă oraşul Schwerin. O bijuterie de orăşel, cocoţat pe stînca lui, cu clopotniţe stil Renaştere şi acoperişuri de ţiglă lucitoare.

La vest, un aerodrom frumos, intact, cu clădirile şi hangarele camuflate, aşa cum puţine trebuie să mai fi rămas în Germania.

Ne aflăm la patrusprezece mii picioare şi săgetez fără teamă văzduhul în stînga, de parcă ar urma să ne continuăm drumul.

Scrutez cu atenţie terenul de zbor: micile cruci întunecate ale avioanelor parcate la punctele indicate se conturează clar pe iarba de un verde crud a primăverii… Reperez mai ales unul, două, patru ţevi de A.A. a căror umbră se proiectează limpede – sub razele soarelui – în perimetru…

— *Look out Filmstar Leader, Flak at six o'clock!*[2]

Într-adevăr, la două sute de metri în spatele formaţiei, răsar cinci ghemotoace mari şi negre de 88 mm…

Bun! Încă cinci minute şi voi ataca. Obiectivul se află în spatele nostru, iar noi sîntem cu soarele în faţă.

Mă încearcă o spaimă cumplită care îmi taie răsuflarea. Pe cît lupta împotriva avioanelor de vînătoare m-a lăsat întotdeauna calm – în afară de începuturile ei – pe atît antiaeriana…

— *Drop your babies Filmstar!*

Trebuie să largăm cît mai repede rezervoarele suplimentare şi să ne năpustim…

Pîntecele îmi este sfîşiat de crampe pînă la îngreţoşare – avantajul monolocului este că poţi crăpa de frică, fără ca cineva să bage de seamă.

---

[1] Luaţi formaţia de atac! Filmstar, executarea!

[2] Atenţie, Filmstar Leader, antiaeriană la orele 6!

— *Quick 180 port GO!*

Un viraj rapid de 180° la stînga ne readuce deasupra aerodromului, cu soarele în spate.

— *Diving – full out Filmstar!*[1]

Ne aruncăm în picaj…

Tempest-urile mele, toate cele şapte, se află eşalonate la stînga mea, într-o formaţie impecabilă, în ciuda picajului aproape vertical.

— *Smell of flowers!*[2] se aude în căşti glasul zeflemitor al lui Bay Adams.

Flak-ul! Dumnezeule, ce mai flak! Tot cuprinsul aerodromului este iluminat de flăcări de la gurile tunurilor de 20 şi *37* mm. Sînt, pe puţin, patruzeci de amplasamente de antiaeriană!

Pe sub noi se întinde un covor de vălătuci albi, iar cei negri, de la tunurile de 37, se înşiruie în salbe regulate de cîte opt.

Cumplit A.A.!

Spaima fizică este cel mai groaznic lucru de care se poate suferi – îmi simt inima în gîtlej, sînt tot o apă, năclăit de acea sudoare lipicioasă, ruşinoasă a cărnii care se revoltă. În cizme, degetele crispate, înoată, nu altceva.

Ne afundăm cu disperare în fumul exploziilor şi al trasoarelor… la dreapta… la stînga… pretutindeni se întretaie, îşi înmulţesc în jurul aripilor noastre perfidele fulgere ce te orbesc.

Ne aflăm la o mie cinci sute metri de perimetrul în care aleargă oameni… cincizeci metri altitudine.

— *Lower for Christ's sake!*[3]

Mai jos, mai jos, în numele cerului – glasul meu are probabil accente isterice…

Marea suprafaţă de gazon, spintecată de pistele cenuşii, intră parcă în tangaj şi îmi sare în faţă. Zburăm cu nouă sute kilometri pe oră.

Cel dintîi hangar… un camion cisternă… şi iată *Messerschmitt*-urile, stîngaci cocoţate pe strîmtul lor tren de aterizare – vreo treizeci – cu oameni ghemuiţi pe sub aripi.

---

[1] Să intrăm în picaj, cu motoarele în plin!

[2] Parfum de flori! (expresie imagistică în argoul R.A.F.-ului, spre a desemna exploziile antiaerienei).

[3] Mai jos, pentru numele lui Dumnezeu!

Prea la stînga din nefericire. În afara liniei mele de tragere…

Un grup de *Arado*, vreo douăsprezece, îmi ţîşneşte în colimator. Trag. Trag frenetic, cu degetul nedezlipit de trăgaci.

Proiectilele mele desenează o panglică de explozii ce şerpuieşte printre *Arado*-uri, se caţără pe fuselaje, loveşte motoarele… Fum… unul dintre avioane explodează tocmai în clipa în care săream peste el, iar *Tempest*-ul meu e înfăşurat în fierbinţi valuri de aer.

Un *Tempest* atinge pămîntul, iar fuselajul lui saltă ca o minge în jerba sfărîmăturilor de aripi şi ampenaje hăcuite…

În faţă, alte hangare. Trag o a doua rafală… explozii pe tabla ondulată a uşilor, pe chenarele lor laminate…

— *Look out Red Two!*[1]

Dumnezeule, numărul meu 2 ajunge cu o viteză nebunească deasupra mea, în afara controlului. Şi-a pierdut cupola… Avînd nouă sute kilometri pe oră, la douăzeci metri în dreapta mea, percutează într-un turn de antiaeriană pe care îl taie în două mai jos de platformă. Şarpanta din lemn se zburătăceşte… Un ciorchine de oameni agăţaţi de un tun se prăbuşeşte în gol.

Tempest-ul se zdrobeşte în marginea aerodromului, peste un grup de căsuţe, croind în urma sa o nemaipomenită dîră de lumină; motorul s-a desprins într-un vîrtej de flăcări şi de sfărîmături care zboară prin văzduh…

Gata… sau aproape.

Un, doi, trei… trasoarele se înciudează… îmi plec capul şi mă ghemuiesc în spatele blindajului dorsal… voi trişa… un servant de la un 37 mă încadrează într-atît de aproape, încît nu zăresc decît străluminările exploziilor, fără a mai vedea şi fumul… o grindină de schije îmi bate darabana pe fuselaj… douăsprezece, douăzeci!

Trag de profundor şi urc drept spre cer… Antiaeriana continuă.

O privire în urmă spre Schwerin, care se pierde pe sub profundor.

La trei sute metri mai jos, un *Tempest* urcă în zigzag, urmărit cu cerbicie de trasoare.

În apropierea hangarelor, incendii, coloane de fum unsuros împănat de flăcări… un foc de artificii din bombe de magneziu

---

[1] Atenţie! Roşu doi!

care explodează.

Singuraticul *Tempest* mă ajunge din urmă, îşi leagănă aripile şi reintră în formaţie.

— *Hullo Filmstar Aircrafts, Reform, South of target, angels ten*…[1]

— *Hullo Pierre, Red 3 here. You know, I think the rest had it!*[2]

Bay îmi spune că restul au fost doborîţi.

Imposibil! Scrutez cele 360° ale orizontului, formidabila piramidă de explozii ale A.A.-ului care se înalţă pînă în nori, pe deasupra Schwerin-ului, şi care, în văzduhul calm, nu se destramă…

Cerul este pustiu.

13,04. Am atacat la 13,03…

Coşmarul a ţinut poate treizeci şi cinci de secunde, socotind de la începutul intrării în picaj; din opt avioane am pierdut şase!…

Traversăm iarăşi Elba. Nervii mă dor, încep să mă lase, dar tremurul de la încheietura genunchiului încetează. Inutil să mă mai gîndesc la ceilalţi. La ce bun?

Încă o misiune. Escadrilele 56 şi 486 le vor executa pe următoarele două. Poate, încă o zi de răgaz…

Iată Rheine…

— *Hullo Desmond, Filmstar over base. May we pancake?*[3]

Scot, printr-un gest automat, roţile. Reduc gazele… Şi iarăşi senzaţia mereu nouă de a renaşte, de îndată ce aud fîşîitul pneurilor pe ciment.

✶

P.C. al Diviziei aeriene ne trimite pe dată fotografii privind operaţia de la Schwerin. Sînt foarte clare. Cel care le-a luat, la trei ore după ce am mitraliat, este un canadian de la escadrila 49. El a fost luat în primire de o A.A. tare năbădăioasă şi fiindcă s-a văzut nevoit să treacă foarte jos, pentru a-şi lua fotografiile oblice, de control, a fost grav rănit.

Printr-un miracol de voinţă şi curaj, a izbutit să vină cu

---

[1] Alo, Filmstar, adunaţi-vă din nou la sud de obiectiv, la 10 000 picioare.

[2] Alo, Pierre. Aici Roşu trei. Cred că au mai rămas puţini. Ceilalţi au căzut!

[3] Alo, Desmond, aici Filmstar deasupra bazei. Putem ateriza?

Spitfire-ul său *IX* avariat şi cu fotografiile.

Examinăm cu atenţie clişeele. Într-adevăr, mai mare daraua decît ocaua. Pare-se că două *Messerschmitt*-uri au fost distruse de explozia unui camion-cisternă, iar între două corpuri de clădire ale sectorului de montaj al uzinelor *Focke Wulf* observăm un tractor remorcînd un alt *Messerschmitt* serios avariat. Singura pagubă importantă adusă nemţilor pare să fie escadrila *Arado* de care m-am ocupat chiar eu şi din care cinci avioane sînt definitiv distruse. Dar nu aceasta fusese ţinta operaţiei, iar compensaţia mi se pare mult prea slabă, faţă de pierderea a şase *Tempest*-uri şi a doi piloţi.

Neînchipuit de mare a fost, într-adevăr, contribuţia antiaerienei. Arăt acest lucru în raportul lunar de operaţii şi, măcar pentru o dată, Comanda Diviziei aeriene ţine seama de observaţiile mele, căci renunţă la acest soi de misiuni.

*

Cu cîteva clipe în urmă garda bazei aeriene a arestat, într-o fermă învecinată, unde se ascunsese, un luxemburghez, fost observator în Luftwaffe. Asist la interogatoriu. Sărmanul individ nu se prea simte la largul său şi răspunde imediat la toate întrebările pe care i le pune Abund.

Dealtfel, pare să fie un specimen interesant, căci din august 1943 pînă la 25 septembrie 1944 a lucrat la Lechfeld, ca observator în escadrila a patra din K.J.40.

Într-adevăr, Lechfeld era un centru de încercare pentru *Messerschmitt*-urile *262* cu reacţie, iar prizonierul se dovedea a fi un prieten intim al lui Fritz Wendel, pilotul şef încercător de *Messerschmitt*-uri.

Potrivit părerilor sale, performanţele lui *262* sînt următoarele: viteza, maximum 980 kilometri pe oră la 7 000 de metri; viteză de aterizare 340 kilometri pe oră minimum. Pare-se că *262*-ul nu este echipat cu cabină etanşă, căci nu l-a văzut niciodată pe Wendel purtînd haine de zbor speciale; totuşi i-a declarat că izbutise să urce pînă la 12 700 metri.

Toate avioanele de tipul acesta, văzute de prizonierul nostru, purtau pe grila de priză de aer a turbinelor litera V vopsită în alb, urmată de un număr. Nu este în stare să ne spună dacă numărul acesta corespunde cu unul de serie. Şi fiindcă s-ar părea că cea

mai mare cifră pe care a văzut-o este „V-15“, ne sugerează că ar fi vorba de prototipuri. Într-adevăr V poate foarte bine să însemne: „Versuchs”, adică „serie de probă“.

Găsim, ascunse în efectele lui, un mare număr de documente secrete pe care le trimitem Cartierului General.

✶

„Curly“ („Cîrlionţatul“) îşi primeşte astăzi decoraţia Distinguished Flying Cross şi luăm hotărîrea să-l fotografiem cu tot ceremonialul ce se obişnuieşte într-o asemenea împrejurare. Totodată, este şi ziua lui de naştere, astfel că nota rezultată la bar, după sărbătorire, va fi anevoie acoperită cu trei luni de soldă. L-am poreclit „Cîrlionţatul“, din pricina capului său rotund, prea de timpuriu pleşuvit – are douăzeci şi opt de ani, dar pare de treizeci şi cinci. Şi pentru că alături de Ken Hugues este cel mai vechi pilot supravieţuitor al escadrilei, îl propun conducător al secţiunii „B“, înlocuindu-l astfel pe Gordon Milne, doborît săptămîna trecută de un 26*2*.

Comand o escadră

De curînd, doi neozeelandezi au jucat un renghi urît comandamentului administrativ al escadrei.

Aseară, după un „mess-party”[1] furtunatic, organizat cu prilejul plecării lui „Smoky” Shrader, care urmează să treacă la comanda avioanelor cu reacţie „Meteor”, aparţinînd escadrilei 616, doi piloţi de la escadrila 486 au şters-o pe tăcute…

Cînd au ieşit afară, primul obiect ce li s-a oferit văzului, uşor tulburat de băutură, a fost jeep-ul personal al lui Jamieson.

Au sărit înăuntru, au demarat şi s-au dus să facă un tur sub clar de lună, pe drumurile învecinate.

Au început prin a forţa un baraj al gărzii, au încasat, fără să păţească însă ceva, o salvă de pistoale-mitralieră şi şi-au urmat

---

[1] Chef.

calea, cu toată viteza, spre Belsen...

La jumătatea drumului au luat în răspăr un minunat Buick de Stat major, ticsit cu generali înstelaţi pînă şi pe la cusături, l-au făcut să valseze cu eleganţă pînă în primul şanţ, cu conţinut cu tot, îmbrăţişînd apoi ei înşişi, cu graţie, un stîlp de telegraf.

Au găsit după aceea mijlocul ca, teferi, să se facă nevăzuţi prin păduri, lăsîndu-i pe domnii generali, zguduiţi îndestul, să iasă singuri şi cu chiu cu vai dintre sfărîmăturile „caleştei”.

Fireşte, dandanaua a iscat mare tărăboi, dar cei doi poznaşi nu au putut fi găsiţi; au izbutit să vină peste noapte la popotă, fără a fi mirosiţi şi nu au suflat o vorbă despre toată tărăşenia.

Tacit, dovedind o uimitoare solidaritate, toţi piloţii escadrilei 486 au ştiut să vină cu alibiuri în timpul iscusitelor interogatorii ale poliţiei militare.

Astăzi, către ora prînzului, Jamieson primeşte de la Cartierul General un raport buimăcitor, în care este luat zdravăn în tărbacă şi sfătuit – în chiar interesul viitoarei sale cariere în R.A.F. – să vegheze mai mult asupra comportării piloţilor, astfel încît ei să respecte totuşi un minimum de disciplină.

Peste cîteva ore de la primirea raportului mai sus amintit, Jamieson trimite după mine şi îmi predă comanda escadrei în locul lui „Smoky”.

Mă primeşte cu graţia unui buldog şi, înainte de a fi apucat să-i mulţumesc, îmi spune că-mi poate împrumuta briciul său, dacă al meu s-a tocit cumva, că treaba frizerului de acolo nu este să tundă cîini etc...

După zece minute de asemenea drăgălăşenii monologate, îmi înmînează un dosar gros de douăzeci de centimetri – rapoarte, corespondenţă întîrziată – recomandîndu-mi totodată să nu mă las prea repede ucis, căci s-a săturat pînă peste cap să tot schimbe, în fiece săptămînă „wing-commander flying“-ul[1].

27 aprilie 1945

În sfîrşit, mi s-a împlinit visul! Sînt comandant de escadră. Şi încă ce escadră – wing-ul 122, aparţinînd vînătoarei de elită a R.A.F.-ului!

---

[1] Ofiţerul navigant însărcinat a comanda eşalonul de zbor al escadrei.

Dau fuga la croitor, să-mi coasă la epoleţii costumului de zbor cel de al treilea galon plin.

Broadhurst îmi telefonează spre a mă felicita şi mă convoacă la Cartierul său general din Celle.

Pun să se picteze, în mare grabă, pe fuselajul avionului meu „Grand Charles”, fanionul triunghiular al „wing-co“, iar capacul butucului elicei într-un roşu aprins.

Peste o jumătate de oră aterizez la Celle, unde sînt primit, cu toate onorurile cuvenite, de către adjutantul lui Broadhurst, care nu-i altul decît vechiul meu camarad din wing-ul 125, Burgess, zis „Bugs”.

Se află acolo, aşezaţi pe iarbă în jurul „Flyng-controlului“, aproape o mie de prizonieri francezi, abia eliberaţi de către înaintarea noastră, pe care R.A.F. urmează să-i repatrieze transportîndu-i cu avionul.

Nefericiţii par să fi pierdut ritmul evenimentelor. Se învîrt încolo şi încoace, dezorientaţi, aproape înnebuniţi de grija cu care îi înconjoară englezii. Totuşi, dovedesc că şi-au păstrat o anume trăsătură franţuzească: îşi trec vremea mormăind a nemulţumire, de parcă nu ar înţelege că aceşti soldaţi şi piloţi ai R.A.F.-ului se lipsesc de raţia pe mai multe săptămîni pentru a le oferi ţigări şi dulciuri. Şi-au păstrat însă o ţinută frumoasă. Este adevărat că sînt din trupele de vînători şi că ofiţerii lor, care nu s-au despărţit niciodată de ei, par să-i ţină bine în mînă.

În aşteptarea jeep-ului stau de vorbă cu cîţiva dintre ei. Sînt neliniştiţi în ce priveşte primirea ce li se va face în Franţa. Mă întreabă ce gîndesc despre de Gaulle… În numai cîteva minute mă înconjoară aproape o sută de inşi. Maşina soseşte, aşa că le strîng grăbit mîna…

Broadhurst mă primeşte, ca de obicei, cu multă amabilitate şi mă anunţă că regele a semnat recent decretul şi ordinul de zi prin care mi se acordă o baretă la D.F.C. Trecem apoi în revistă situaţia escadrei şi programul viitoarelor operaţii. Se mai cere făcut un efort; germanii au ajuns la capătul puterilor, dar trebuie să se evite, mai ales, încercarea lor de a continua lupta prin trecerea în Norvegia a unor efective destul de numeroase.

Mă invită apoi la ceai, iar către ora cinci mă întorc acasă cu simţămîntul că aş fi devenit stăpînul lumii…

Pe aerodrom, mulţime mare în jurul avionului meu „Grand Charles”, iar soldaţii îşi arată unul altuia, cu degetul, crucile negre însumînd victoriile, precum şi marea cruce albă de Lorena de pe radiator.

Execut în cinstea lor o decolare în stil american, în ciuda pistei strîmte. Apoi, un razmot peste covorul de margarete şi iau direcţia Fassberg.

Dimpreună cu Charlie, Abund şi Rap lucrez pînă în puterea nopţii, pentru a pune la punct corespondenţa întîrziată; rămîn apoi extaziat, cel puţin un sfert de oră, în faţa propriei semnături:

P. H. CLOSTERMANN D.F.C. and Bar
Wing Commander Flying 122 Wing.[1]

Ultima grea încercare

3 mai 1945

Avem senzaţia foarte limpede că facem cel din urmă efort.

Oare cîtă vreme aveau să mai reziste germanii?

Dacă ei vor să se menţină pe linia canalului Kiel, în insulele daneze şi în Norvegia, o mai pot face, desigur, încă cel mult două luni.

Evacuarea Luftwaffe-i se efectuează în destulă ordine. Toate aerodromurile din Danemarca sînt înţesate cu avioane de transport şi de luptă. În toate golfurile, de-a lungul plajelor se află în radă flote întregi de hidroavioane de două feluri: Blohm şi Voss şi Dornier.

Rezerva de benzină de care dispun le mai îngăduie, pentru cîtva timp încă, o apărare eficace – cel puţin teoretic.

Manevra de retragere înspre Norvegia se întăreşte din oră în

---

[1] P. H. Clostermann, cavaler al ordinului D.F.C. cu baretă, comandant al eşalonului de zbor al Escadrei 122.

oră. Marele convoi naval de la Kiel, neîntreruptul şuvoi de avioane ce trec prin Skagerrak, îndîrjita rezistenţă de la sol – toate acestea sînt indicii clare.

De asemenea, avioanele noastre de bombardament aparţinînd Regiunii a 2-a aeriene (Divizia 2) sînt tot distanţate mai mult şi nu pot opera de pe bazele lor cu suficiente încărcături utile. Pentru aceleaşi motive nu ne putem bizui pe nici un ajutor eficace din partea *Marauder*-elor din Armata a 9-a aeriană (S.U.A.)

Aşadar, tot sărmana Divizie 83 aeriană este menită a se jertfi.

Un telefon primit de la Broadhurst, urmat de un altul de la Lapsley ne-o confirmă. Drept consolare, sîntem anunţaţi că se va face tot posibilul pentru a aduce în stare bună – îndată după capturare – toate aerodromurile din regiunea Lubeck care vor putea să ne primească aparatele betegite. Cîteva „*Belly landing strip*”[1] au şi fost amenajate la Ratzburg, la Schwartzemberg şi chiar pe aerodromul din Lubeck, unde începînd de astăzi, de la ora 13,30, vor staţiona în permanenţă ambulanţe. Dacă din întîmplare, vreun alt aerodrom neminat şi situat mai la nord, ar fi putut fi ocupat de trupele noastre, capetele de pistă urmau să fie marcate cu benzi de un roşu electric.

Dat fiind că wing-commander-ul Brooker nu este încă înlocuit, că Mackikham a plecat de curînd în permisie, că Jimmy Thiele a căzut şi că „Smoky” Shrader a preluat de foarte curînd comanda escadrilei 616 echipată cu reactoare *Meteor*, rămîn mai departe conducătorul adinterim al escadrei.

Încep prin a încasa o ocară zdravănă, telefonică, de la Broadhurst, care se plînge de proasta organizare în ce priveşte întreţinerea avioanelor la sol. Într-adevăr, fiecare escadrilă poate reuni cel mult trei sau patru avioane în stare să zboare.

Numai la escadrila 3 avem şapte avioane în hangar (lovituri de A.A.). Avionul lui Ken Hugues seamănă cu o solniţă uriaşă, din pricină că bordul de atac, capacul butucului elicei şi radiatorul sînt groaznic ciuruite de schije. Jonny Walker s-a ales cu o gaură de cincizeci de centimetri diametru în planul fix vertical. Mecanicii mei sfîrşesc tocmai prin a repara în mare viteză două găuri cît pumnul ivite în fuselajul avionului meu „Grand Charles”.

Personalul eşalonului tehnic nu are nici jumătate din material

---

[1] Pistă pentru aterizări forţate, pe burtă.

disponibil, hangarele sînt lăsate vraişte, plouă în ele şi e frig. Ne lipsesc muniţiile şi piesele, căci convoaiele respective nu ne-au putut urma în rapida noastră înaintare.

Toate detaliile acestea de organizare a bazei reprezintă o mare responsabilitate, iar comandantul administrativ al escadrei, Jamieson, care a devenit tare morocănos de la păţania aceea cu jeep-ul, nu mă prea ajută.

Potrivit bunelor principii militare, transmit prin megafon mai departe şi personalului escadrei ocările lui Broadhurst; ba le mai şi gogonez. Efectul este destul de relativ, dar asta mă răcoreşte.

Mă gîndesc într-una la promoţia mea şi îmi ies din fire. De n-ar fi la mijloc şi spiritul elegant, sportiv al englezilor, situaţia mea s-ar dovedi de-a dreptul stînjenitoare, căci, la urma urmei, nu sînt decît sublocotenent, comand ofiţerii englezi avînd grade superioare, o sută douăzeci de piloţi şi nouă sute de oameni. Cartierul General din Londra, o ştiu prea bine, face eforturi pentru a mă mulţumi. Celor de la Paris, puţin le pasă. Singura preocupare a tuturor este acolo politica, astfel că grija de a împărţi galoane nu se prea îndreaptă către cei care încă mai luptă.

Asta nu m-a împiedicat să execut astăzi trei misiuni. Mă întorc sleit.

Dimineaţa, escadra a pierdut şase piloţi, printre care „baby“ Austin şi F.O. Blee, cei mai buni băieţi ai escadrilei neozeelandeze 486.

Charlie, ofiţerul mecanic-şef al escadrilei, îmi aduce lista avioanelor disponibile. Avem 27 – în realitate 23 – din 95 cîte ar trebui să posedăm cu adevărat. Îmi mai făgăduieşte şi altele patru pentru ora 17. Este 15,30.

Îi trimit pe Ken Hugues, pe Jonny Walker, pe cei doi australieni ai mei Torpy şi Bay, dimpreună cu Longley, ca rezervă, spre a executa o rapidă recunoaştere de luptă în regiunea Flensburg.

Ken este un tip prudent şi nu o să se lase doborît fără de rost.

Eu continui să studiez rapoartele de operaţii individuale din dimineaţa respectivă şi elaborez, împreună cu Abund, raportul escadrei menit Cartierului General.

Nu putem ascunde lipsurile în avioane. Nici moralul piloţilor nu e prea grozav şi nădăjduiesc că nu vom avea de făcut *anti-shipping* (misiuni împotriva navelor).

A.A. joacă un rol din ce în ce mai mare în viaţa piloţilor mei – altfel spus, un rol de prost gust. Îi simt obsesia în toate conversaţiile, la masă, la bar, în timpul instructajului.

Pentru a fi convins de acest lucru, este de-ajuns să observi asprimea cu care cei ce se întorc din misiune sînt întrebaţi – asupra densităţii focului şi a poziţiei antiaeriene – de către cei ce urmează să plece. Cuvîntul „flak“ se află pe toate buzele, clipă de clipă…

Fumez ţigară după ţigară şi beau ceai după ceai. De la agitata-mi aterizare din 24 martie am cam rămas cu durere de dinţi şi de maxilar.

Am o explicaţie destul de aprinsă cu ofiţerul terestru de legătură al Armatei a 2-a Canadiene – hotărît lucru, după întîmplarea de la 20 aprilie, nu-i prea mai am la stomac pe cei în kaki. Pare să nici nu fie la curent cu operaţiile terestre. Sînt nevoit să mă duc eu însumi să scot benzile de la teleimprimator şi să stabilesc poziţia.

În ce priveşte operaţiile terestre, situaţia mi se pare a fi destul de confuză datorită acelor străpungeri în săgeată a elementelor blindate spre Kiel, Elmshorn (la nord de Hamburg) efectuate împotriva cîtorva focare de rezistenţă puternice axate pe aerodromurile din Neumunster, Bad Segeberg şi a sateliţilor lor.

Luftwaffe se mulţumeşte să acopere operaţiile de retragere a trupelor, precum şi evacuarea statelor majore cu ajutorul *Junkers*-elor *88*, a *Junkers*-elor *52*, a *Heinkel*-elor *111* şi mai ales a „Fiesler“-elor „Storch“ care, pentru a se putea strecura, se folosesc de pîcla ce se lasă dis-de-dimineaţă şi în amurg peste regiunea lacurilor Poner.

Norii destul de joşi (plafon la mai puţin de o mie metri), care acoperă de cîteva zile baza peninsulei daneze, se dovedesc prea puţin favorabili patrulelor de interceptare. A.A. este atît de densă, încît de îndată ce unul din „taxi“-urile noastre iese la lumină, la altitudinea aceasta mică, este imediat luat în primire de piesele automate care acoperă, cu focul lor încrucişat, marile artere rutiere cuprinse între Eutin şi Kiel, dar mai ales autostrăzile ce leagă Neumunster de Rendsburg şi Schleswig de Flensburg.

Toate acestea nu au nicidecum darul să ne îmbărbăteze.

Este 17,20. Ies, pentru a asista la aterizarea avioanelor din

escadrilele 56 şi 3 care se întorc din misiune.

Aparatul sărmanului Brocklenhurst a fost grav lovit de antiaeriană, chiar deasupra autostrăzii din Flensburg. Nu a vrut să aterizeze cu roţile escamotate, astfel că a preferat să sară cu paraşuta. Se descurcă foarte bine, dar jeep-ul care aleargă în căutarea lui îl găseşte cu mare greutate. Purtat de vînt, derivase mult în pădurea Orel.

Patrula lui Ken aduce cu sine minunatul scor de douăzeci şi trei camioane distruse şi şaizeci şi cinci avariate – un adevărat record – precum şi două *Junkers 52*, doborîte de-a lungul coastei de către Longley.

Foarte bine, o să am ce scrie în raport. Pe de altă parte Longley mă sîcîie. Devine din ce în ce mai imprudent şi fiindcă ştie că după ce îşi va încheia ultimul tur de operaţii va fi repatriat în Noua Zeelandă, profită de ultimele sale ore de zbor pentru a căpăta D.F.C.-ul.

Trebuie să-l mai înfrînez puţin. Oricum, are la activul lui şase nemţi, aşa că o să-l propun.

Toate avioanele s-au înapoiat, în afară de cel al lui Brocklenhurst. Din nou, şase sînt alimentate şi armate în doar zece minute.

În timp ce mă pregătesc să mă întorc la *dispersal*, nişte avioane *Beaufighter* torpiloare trec în razmot chiar pe deasupra noastră, într-un bubuit de tunet; se întorc din nord.

Sînt cu duiumul, pe puţin puterea a trei escadre. Vin dintr-un atac naval masiv organizat împotriva faimosului convoi de la Kiel.

Unul dintre ele, tîrînd după sine trena lungă de fum negru lăsată de unul dintre motoarele în flăcări, încearcă să aterizeze la noi. Intră în vrie la cinci sute metri deasupra terenului de zbor şi se zdrobeşte într-o groaznică explozie, lîngă piscină.

Ambulanţa şi pompierii dau fuga într-acolo…

— Dumnezeule, de ce s-or fi mai grăbind atît? şuieră Peter West. Mare lucru nu cred că a mai rămas din ei.

Într-adevăr, peste zece minute ambulanţa se înapoiază încet, aducînd jalnicele rămăşiţe carbonizate ale observatorului şi ale pilotului.

Se mai vorbeşte despre întîmplarea aceasta şi peste o oră, la popotă, în timpul cinei, cînd „Spy“ mă cheamă:

— *Scrambler for you, Sir*.

Ce-or mai fi vrînd de la mine la ora asta?

Sar în jeep şi alerg la sala de informaţii.

Scrambler-ul este un aparat de radio-telefonic cu unde ultra-scurte care leagă escadrele de Cartierul general şi care posedă ciudata proprietate de a bruia undele de la emiţător şi de a le debruia în receptor. Orice mesaj interceptat pe drum de către inamic devine astfel o nemaipomenită limbă păsărească; este practic, rapid şi evită cifrarea.

Din nou Broadhurst la aparat.

Conversaţia este scurtă:

— Pierre, de cîte avioane dispui?

O privire fugară la tabloul disponibilităţilor.

— De douăzeci şi cinci, Sir!

— Bine. Notează spre executare imediată: baza aeronavală din Grossembrode stop reper nr.5422 E.11,05 stop plus avioane mari transportoare în curs de încărcare la sol şi acostate stop puternică acoperire probabilă a vînătoarei adverse stop lansaţi toate efectivele disponibile asupra obiectivului desemnat stop mitralierea cît mai intensă stop modalităţile de executare la alegerea dumneavoastră stop preveniţi Kenway-ul privind hotărîrile luate cu cel puţin zece minute înainte stop voi încerca să vă dau *Typhoon*-uri A.A. stop nu vă bizuiţi prea mult pe ele stop succes stop.

Îi mulţumesc. Pun receptorul în furcă, întărîtat şi furios. Încîntătoare treabă… Să ne mai trimită, după o asemenea zi, la opt seara şi mai cu seamă spre un obiectiv ca ăsta!

— Planton! Stare de alarmă nr.1 imediat!

Plantonul dă fuga, iar peste cîteva secunde Fassberg-ul vuieşte de claxoane.

Cercetez harta din perete. Pînă la Grossembrode sînt aproximativ 140 de kilometri în linie dreaptă, dar staţia meteo ne anunţă că micul golf din Lubeck şi regiunea Hamburg sînt complet înghiţite de neguri. Norii – o formaţie de cumuluşi de furtună cu averse puternice – urcă pînă la şase mii de metri.

Va trebui să facem un ocol pe la nord.

Fîşîit de pneuri pe asfalt. Jeep-urile încep să sosească cu piloţi îngrămădiţi claie peste grămadă. Cina întreruptă, ziua copleşitor de obositoare nu au de fel darul să le insufle bună dispoziţie. Cîţiva dintre ei mai mestecă nişte sanvişuri făcute în grabă.

Prezentă toată lumea? Bine. Le expun pe scurt situaţia.

Nu avem destule avioane pentru a zbura în formaţie de escadră eşalonată pe escadrile. Prin urmare vom zbura în două formaţii de trei patrule a patru aparate eşalonate pe dreapta. Voi conduce prima formaţie de *Tempest*, iar Mac Donald de la escadrila 486-a o va conduce pe a doua. Sper să pot ţine, astfel, cele douăzeci şi patru de aparate în mînă.

Nu pot da imediat şi detaliile privind executarea; o voi face pe loc, împărţind ordinele necesare primite prin radio. Totul va fi mai degrabă o chestiune de oportunităţi decît un plan dinainte stabilit. Dealtfel nici nu posed datele necesare, nici timpul suficient pentru a elabora o metodă de atac…

— …Potriviţi-vă ceasurile. Este ora 20,07. Pornirea motoarelor la 20,15. Voi decola ca număr 1, voi executa un larg tur de pistă, pentru a permite celor 24 de aparate să treacă în formaţie aşa cum se cuvine, iar la 20,25 direcţia spre obiectiv… Nici o întrebare?… Hai, mai repede!

Îmi iau drept coechipieri, pentru patrula mea de patru, pe F. Lt. Bone, pe F.O. Dug Worley şi pe tînărul sergent Crow, pentru care aceasta va fi cea de a treia misiune de luptă. Nu-i prea grozavă treaba, în ansamblu, dar nu am ce face şi nu aş avea obrazul să cer unor piloţi, care au mai executat trei misiuni în timpul zilei şi sînt rupţi de oboseală, să mai treacă şi la a patra, neîndoios crîncenă.

20,15.

„Grand Charles“, avionul meu, este pregătit. Motorul a şi început să duduie, iar Gray, lungit pe aripă, îmi face obişnuitul semn cu degetul înălţat în sus, precum că totul e în regulă.

Întinsa platformă cimentată de la Fassberg, împrejmuită de marile hangare întunecate, e în fierbere.

În timp ce-mi leg chingile, mai arunc o privire. Motoarele, uruie, cartuşele demaroarelor păcăne, mecanicii aleargă în toate părţile ducînd cu ei paraşute ori hărţi uitate în ultima clipă. Piloţii

se caţără în „taxi“-uri, stîngaci în vestele lor de salvare şi între chingile de paraşută.

20,16. Scoateţi calele!…

La 20,25, în timp ce soarele coboară tot mai mult la orizont, în timp ce mase uriaşe de nori se rostogolesc spre est, iau cap compas spre nord şi urc încet.

În seara aceasta fonmaţia este dezastruoasă. Nu-i prea uşor să alcătuieşti o echipă omogenă din elemente provenind de la trei unităţi diferite.

— *Come on Filmstar, pull your bleeding fingers out!*[1]

Patrula albastră, care ar trebui să fie la stînga, se plimbă la 500 metri mai jos, pe dreapta mea. Patrulele galbene 2, 3 şi 4 se tîrîie la mai mult de un kilometru în spatele nostru.

Nervos şi plin de arţag îi rechem la ordine prin radio, fără prea multe menajamente.

Ocolim Hamburg-ul, spre a evita norul de fum murdar, rod al incendiilor din oraş ce se înalţă cît vezi cu ochii.

În sfîrşit formaţia mea se hotărăşte să se regrupeze…

La Neumunster, pe care îl survolăm la trei mii metri, o baterie de 88 mm trage în noi (foarte prost dealtfel), aşa că o luăm la dreapta, cu cap la compas de 052°.

Vremea se strică şi sînt silit să execut largi zigzag-uri, pentru a evita aglomerările de nori cumulus care urcă în înaltul cerului asemenea unor turle albe.

— *Hullo Kenway. Any gen?*[2]

— *Hullo Filmstar Leader, Kenway answering, nothing at all!*[3]

Kenway-ul nu are nimic să-mi comunice, nici măcar contraordinul la care în taină, speram.

Ne aflăm la abia treizeci kilometri de obiectiv, cînd deodată un zid impenetrabil de nori ne taie calea.

Intru în picaj, urmat de formaţia mea, spre a încerca o trecere pe dedesubt, dar dăm peste o ploaie deasă şi o vizibilitate nulă. Comand rapid un 180° în urcuş, apoi un al doilea 180°, pentru a reveni la capul compas iniţial.

---

[1] Haide, Filmstar, treziţi-vă!

[2] Alo, Kenway, ce mai e nou?

[3] Nimic!

Ce-i de făcut? Un singur avion sau cel mult o pereche ar putea să încerce să treacă cu sorţi de izbîndă; dar pentru o formaţie compactă de douăzeci şi patru de aparate, treaba se dovedeşte nu numai delicată, ci şi plină de riscuri…

În cuvinte ocolite, explic Kenway-ului situaţia:

— *Hullo Kenway, Filmstar here, the weather, stinks!*[1]

Răspunsul este categoric, iar tonul imperativ:

— *Filmstar Leader, force on regardless!*[2]

Bine! Să mergem totuşi înainte.

— *Cloud formation. Go!*[3]

Îmi împart dispozitivul în patrule care se şi rînduiesc în formaţie strînsă. Vom încerca astfel să străpungem norii pe o direcţie dată şi ne vom regăsi – nu prea dispersaţi, sper – de cealaltă parte a norilor.

Ne afundăm în furtună şi ne pierdem unul altuia urma.

Drace, sîntem cam zguduiţi! Mă concentrez cu seriozitate asupra instrumentelor de bord, aruncînd din timp în timp cîte o privire spre coechipierii mei care se ţin laolaltă şi nu bravează…

Din fericire stratul nu este prea gros. Peste cîteva minute ţîşnim deasupra strîmtorii Fenmharn, în apropiere de Helligshaven.

Cerul este limpede. În faţa noastră, nici o umbră pînă în dunga zării.

Carlinga mea, pînă atunci foarte aburită, se luminează şi mă pregătesc să stabilesc punctul în care ne aflăm…

— *Look out Filmstar Leader!*[4]

— Atenţie.

Într-o frîntură de secundă văzduhul s-a umplut de volbura unor avioane învîrtejite… De neuitat spectacol!

Jos, în dreapta, marele aerodrom din Grossembrode, cu bazinul său pentru hidroavioane şi cu pistele colcăind de aparate multimotoare, iar mai departe marea calmă cu cîteva nave în acostare…

---

[1] Alo, Kenway! Aici Filmstar. Timpul este infect.

[2] Oricum, Filmstar, nu abandonaţi!

[3] Formaţia în funcţie de nori, înainte!

[4] Atenţie, conducător Filmstar.

În spatele nostru, un perete compact de nori din care ţîşnesc în dezordine, la înălţimi diferite, patrulele mele de *Tempest*-uri.

De jur-împrejurul nostru, dispozitive masive din cîte treizeci ori patruzeci de avioane duşmane. Un grup, la cinci sute metri altitudine. Un altul la o mie metri. Un al treilea la o mie cinci sute, iar alte două la nivelul nostru, adică la aproape trei mii metri. Deasupra noastră, se mai află probabil unul, poate două…

Şi nu dispun decît de 24 *Tempest*-uri!

Hotărăsc pe loc. Patrulele Filmstar galben şi albastru vor ataca pe vînătorii germani aflaţi deasupra noastră, iar patrulele roz, neagră şi albă, conduse de Mac Donald, se vor angaja în luptă cu *Focke Wulf*-urile de dedesubt… Între timp voi încerca să mă strecor cu patrula mea roşie pînă la aerodrom şi să-l mitraliez.

— *Hullo Filmstar, yellow and blue climb and attack fighters above. Pink, black and white engage Huns below. Filmstar red diving for straffe*… *Go!*…[1]

Urmat îndeaproape de cei trei coechipieri, larghez rezervoarele suplimentare şi pic pe verticală, trecînd ca un vîrtej cu mai mult de nouă sute kilometri pe oră printr-o formaţie de *Focke Wulf*-uri care se răspîndeşte în văzduh precum un stol de rîndunele…

Redresez încet, reducînd uşor gazele şi urmez o traiectorie care mă aduce în razmot asupra aerodromului, de la sud-vest la nord-est.

Ne întîmpină o A.A. dezlănţuită.

Ajung la marginea bazinului la douăzeci metri înălţime, în timp ce vitezometrul indică peste opt sute km pe oră; deschid imediat focul.

Suprafaţa mătăsoasă a radei este înţesată de hidroavioane *Dornier 24* şi *18* gata pregătite. Trei linii albe de spumă dezvăluie siajul a trei aparate inamice care abia au decolat. Pe leagăne cu roţi, un rînd de Blohm şi Voss-uri se află aliniate pe rampele de lansare.

Îmi concentrez focul asupra unuia dintre B şi V 138. Parîmele cărucioarelor se rup, iar eu trec pe deasupra uriaşei mase

---

[1] Alo, Filmstar, galben şi albastru urcă şi atacă vînătorii de deasupra. Roz, negru şi alb atacă pe nemţii de dedesubt. Filmstar roşu pichează pentru atac la sol… Executarea.

fumegînde care se clatină pe planul înclinat, cade în mare şi începe să se scufunde.

Antiaeriana îşi înteţeşte tirul.

Un fulger în dreapta mea – descumpănit un *Tempest* se prăbuşeşte în mare, stîrnind o jerbă de spumă.

Cerule! Navele ancorate în larg sînt armate, iar una dintre ele este un torpilor de mare tonaj, care îşi dezlănţuie toate gurile de foc.

Instinctiv, îmi trag capul între umeri şi, tot în razmot, o iau puţin spre stînga, atît de repede încît nu pot trage în *Dornier*-e; după aceea execut o manevră rapidă la dreapta, în spatele unui enorm *Junkers 252*, care tocmai decolase şi care îmi creşte, în chip alarmant, în colimator. Îl blagoslovesc cu o rafală lungă şi continuă pînă cînd ciocnirea pare iminentă; părăsesc la timp locul şi, întorcîndu-mă, îl văd pe *JU 252* – cu două motoare în flăcări, cu ampenajul hărtănit de proiectilele mele – cum saltă deasupra mării şi explodează.

Luat de viteză, am şi ajuns departe – chiar deasupra torpilorului care scuipă din toată antiaeriana lui. Trec la zece metri de etrava lui subţire, la rasul apei ce fierbe din miile de gheizere stîrnite de A.A. Întrezăresc siluete albe mişcîndu-se pe punte, şi limbile de foc ale tunurilor sale ţîşnind parcă din întreaga-i suprastructură camuflată.

Proiectile trasoare ricoşează pe faţa apei şi explodează jur împrejur, pe o rază de cinci sute metri. Şrapnelele cosesc un cîrd mare de pescăruşi care cad în toate părţile, înnebuniţi şi însîngeraţi.

Uf, în sfîrşit, am ieşit din bătaia antiaerienei.

Sînt lac de sudoare şi îmi simt gîtlejul atît de contractat, încît nu pot scoate nici măcar o vorbă la radio. Şi pentru că, fără să-mi dau seama, mi-am ţinut probabil respiraţia în timpul atacului, inima îmi bate nebuneşte, de parcă ar avea să o ia din loc.

Iau din nou înălţime, executînd un viraj larg spre stînga.

Să stabilim poziţia. Situaţia pare supărătoare. Deasupra aerodromului s-a încins o luptă îndrăcită. Trei avioane coboară în flăcări – prietene ori nu – nu pot desluşi de aici, sînt prea departe. Un altul, făcut pulbere, îşi presară sfărîmăturile incandescente în

văzduh, iar un al cincilea cade în vrilă, torcînd o eşarfă albă de vapori.

Altele ard, zdrobite la sol.

Radioul nu transmite decît un neînţeles vălmăşag de apeluri, de înjurături, de strigăte turbate ce se împletesc cu vibraţiile tunurilor în acţiune.

Nu departe de torpilor, în inima unei pete de spumă, flăcările mistuie rămăşiţele unui avion, iar din suprafaţa pe care pluteşte benzina se înalţă rotocoale greoaie de fum negru punctat cu fulgere.

Ce s-o fi ales din cei trei coechipieri ai mei? În văzduh, nici urmă. La începutul atacului am văzut un *Tempest* percutînd la dreapta mea, cel al lui Bone pesemne. Avionul doborît de una dintre navele germane este cel al lui Crow, sînt sigur. În ce-l priveşte pe Worley, este de nevăzut.

Cuget cîteva clipe. Să intru oare în lupta cu vînătorii germani, luptă care face ravagii deasupra Hellingshaven-ului, sau să încerc o a doua mitraliere, sporind astfel panica ce trebuie să domnească acum pe baza germană?…

Mă opresc, oarecum în silă, la soluţia a doua. Cobor iarăşi la nivelul mării şi încep să ocolesc în mare viteză insula Fehnmarn.

Deodată, mă trezesc nas în nas cu trei hidroavioane *Dornier DO 24*, pe semne cele trei care decolaseră din Grossembrode cu cîteva secunde înaintea atacului nostru, şi ale căror siaje le reperasem.

Aceste *DO 24* sînt hidroavioane mari, cu trei motoare, de aproximativ 19 tone, cu viteză destulă de mică, deşi bine înarmate din punct de vedere defensiv.

Revenit din uluire, execut o răsturnare largă, care mă menţine în afara focului lor încrucişat, deschid complet gazele şi mă apropii din nou, în zigzag, făcînd fotografii. Apoi, calm, ţinîndu-mă tot în afara bătăii mitralierelor lor, îl ajustez pe primul.

După două salve, unul din motoarele lui ia foc, iar celălalt tuşeşte; încearcă o aterizare forţată, dar fiindcă în partea aceasta a promontoriului marea e furioasă, capotează zdravăn şi cu zgomot.

Mă îndrept imediat spre ceilalţi doi care încearcă să se

strecoare la rasul apei. Lungi dîre negre li se preling din motoarele stoarse de vlagă.

Ţi se face chiar milă. Cu cei patru sute kilometri pe care îi am ca viteză limită şi cu cele patru guri de tun, treaba se transformă în tradiţionalul joc de-a lovi ţinta cu bilele.

Îl aleg pe cel din stînga care, mult prea încărcat, se cam tîrîie după celălalt. Dar de data aceasta animalul execută în ultima clipă un viraj iscusit. Antrenat de viteză mă văd silit să virez, ca un imbecil, chiar pe sub focul mitraliorului din spate care mă nimereşte cu trei proiectile. Slavă cerului, nu sînt decît puşcoace de 7,7 mm.

Un glisaj mă readuce în poziţie de tragere şi, la mai puţin de o sută metri, proiectilele mele îi sfîrtecă fuselajul. Rezervoarele de sub aripi iau foc. Mitraliorul din coadă nu mai trage.

În doar cîteva secunde aparatul este îmbrăţişat de flăcări. Pilotul încearcă să ia înălţime, pentru a îngădui echipajului său să sară, dar este prea jos. Totuşi, trei oameni o fac; o singură paraşută se deschide, dar se închide pe loc, înghiţită de un val.

Marele trimotor nu mai este decît un bulgăre de foc ce se rostogoleşte la cîţiva metri deasupra coamei valurilor, înfăşurat în vălul dens al unui fum negru. După cîteva secunde explodează.

Îl caut pe al treilea, topit, ca prin minune, în peisaj, pitit undeva în spatele vreuneia dintre insuliţele strîmtorii.

Povestea asta m-a făcut să înconjor complet Fehnmarn-ul, astfel că urc la trei mii metri. Iată şi aerodromul Grossembrode în spatele muntelui…

Îmi înghit saliva, strîng cu un gest mecanic chingile centurii de siguranţă şi din nou mă las în picaj asupra aerodromului, pentru încă o mitraliere.

De data asta îi iau prin surprindere. Antiaeriana este ocupată în altă parte, iar artileriştii trag oarecum la întîmplare spre direcţia în care are loc încăierarea dintre nemţi şi *Tempest*-uri…

Trec ca vîntul printre două hangare şi ţîşnesc, cu motorul în plin, chiar deasupra terenului de zbor. Atîtea avioane îngrămădite unele în altele văd acolo, încît nu ştiu pe care să le aleg.

În colimator îmi răsare direct un şir de uriaşe *Arado 232* de transport. Am timpul să observ – înainte ca snopul meu de proiectile să explodeze asupra primelor două – ciudatul fuselaj cu

structuri verticale şi cu două etaje, cele douăzeci şi patru de roţi ale trenului de aterizare care suportă gigantica maşinărie.

Un proiectil de A.A. explodează la cîţiva metri de avionul meu şi îl zguduie puternic. Ieşit din bătaia antiaerienei, degajez în spirală ascendentă şi mă regăsesc în toiul încăierării, care începe, dealtfel, să slăbească.

Încerc să-mi regrupez avioanele, dar în dezordinea asta e cam greu.

Primul lucru ce mi se înfăţişează ochilor este un *Tempest* intrat în picaj, rotindu-şi eleroanele, din ce în ce mai repede; apoi amîndouă aripile i se desprind… Trec cîteva secunde, după care o flacără clară izbucneşte între două garduri vii… nici o paraşută…

Două *Focke Wulf*-uri încearcă să mă îmbarce într-o urmărire apropiată, dar mă descotorosesc repede degajînd sub ei.

Tempest-ul *JF-H* – pilotat de Bay australianul – se află la ananghie; motorul îi scoate fum. Totuşi s-a încăierat cu un *Messerschmitt* care se apără cu multă dibăcie, reducîndu-şi gradat viteza, şi care începe să aibă avantaj serios asupra *Tempest*-ului.

Schimb direcţia spre *109* şi îl angajez prin surprindere, lovindu-l cu cel puţin două proiectile la încastrarea aripei în fuselaj.

Luat pe nevestite, pilotul lui *Me 109* îşi răstoarnă instinctiv virajul, iar Bay, aflat acum în poziţie de tragere, îl ţinteşte şi el, din nou.

Înnebunit, neamţul se răstoarnă iarăşi; trag – el degajează încă o dată – trage Bay… o clipă de şovăială apoi una din aripile însemnate cu marea cruce neagră se îndoaie cuprinsă de flăcări.

Neamţul sare imediat, dar paraşuta i se preschimbă într-o torţă.

În sfîrşit, *Tempest*-urile mele încep să se regrupeze, două cîte două şi să iasă, prudent, din încăierare. Germanii lasă totul baltă şi încetul cu încetul o iau pe drumul de întoarcere. Ei vin în picaj spre Grossembrode, de unde se înalţă o coloană de fum – probabil cele două *Arado* mistuite de flăcări…

Un *Focke Wulf* tîrîie brîu s-a rătăcit printre noi şi îşi leagănă disperat aripile. Urmat de Bay îl şi interceptez. O rafală lungă –

apoi dintr-odată culasele mele clămpăne, armînd în gol – s-au terminat muniţiile…

Totuşi *Focke Wulf*-ul încetineşte şi începe să fumege; înseamnă că l-am lovit. Bay trage la rîndul lui, de foarte aproape, şi îl pulverizează. Avionul explodează ca o rodie coaptă…

De data aceasta paraşuta s-a deschis…

Acum, soarele lunecă îndărătul insulelor daneze; patrula mi se realcătuieşte într-un crepuscul luminos.

Îmi număr avioanele: două, patru, opt, zece, unsprezece – şi alte două mai jos, care vin greu, probabil lovite.

În noaptea ce începe să topească liniile peisajului, ne întoarcem la Fassberg, cu luminile de poziţie aprinse.

Aerul călduţ şi calm al înserării mîngîie încetişor aripile dragului meu „Grand Charles”.

În timp ce ne apropiem de Fassberg, cu roţile şi flapsurile scoase, mă gîndesc la mutra cu care ofiţerul mecanic Mitchell o să ne întîmpine. Din douăzeci şi patru de avioane îi aduc înapoi treisprezece.

Se lasă cortina

Apoi a venit armistiţiul, ca o cortină care se lasă.

Opt zile de neînţeles – un nedescris vălmăşag de bucurii şi regrete. Manifestări zgomotoase întretăiate de intermitente clipe de calm şi mai ales liniştea aceea neobişnuită, grea, covîrşind aerodromul, avioanele acoperite cu prelate, escadrilele fără viaţă şi pistele pustii…

Destinderea nervilor încordaţi s-a dovedit îngrozitoare, dureroasă ca o naştere.

Îţi venea să urli.

*

Seara aceea a fost la popotă, ca o veghe funerară neobişnuită. Piloţii se trîntiseră pe scaune – nici un cuvînt, nici un cîntec.

Către ora 11 seara Bay a deschis radio-ul. B.B.C.-ul transmitea un reportaj despre străzile Londrei şi ale Parisului pe care mulţimea zgomotoasă dădea frîu liber bucuriei sale... Ochii tuturor s-au întors spre aparat, dar în ochii aceştia puteai citi un fel de ură.

Totul era atît de limpede şi de nou pentru mine încît, surprins, l-am întrebat pe Ken din priviri. Am auzit în clipa aceea un zgomot şi o cascadă de pahare sparte. Cineva aruncase, cu toată puterea, o sticlă spre vuietul din aparat, spre oamenii aceia care veneau să ne impună, fără ruşine, manifestările lor de uşurare, de eliberare.

Piloţii mei s-au ridicat unul cîte unul; în sala tăcută nu au mai rămas decît Ken şi indiferentul barman.

Din aparatul de radio sfărîmat mai răzbătea doar un ţîrîit jalnic.

Din nou mi-am ridicat privirile spre Ken. Nu aveam nevoie de cuvinte, ne înţelegeam. S-a scurs o jumătate de oră, poate o oră. Şi jur că atunci i-am simţit dintr-o dată acolo pe toţi, înconjurîndu-ne din umbră, în fumul acela de ţigări, asemenea unor băietani pedepsiţi pe nedrept şi care se simt trişti.

— Mackenzie... Jimmy Kelly... Mouse Manson... micuţul Kid... Bone... Sheperd... Brooker... Gordon... precum şi uniforme întunecate, cu trese de aur şters... Mouchotte... Mezillis... Béraud... Pierrot Degail – i-am simţit pe toţi, pe toţi cei care plecaseră într-o bună dimineaţă cu *Spitfire*-le şi *Tempest*-urile lor şi care nu se mai întorseseră.

— *Well, Pierre, that's the end of it. They won't need us any more*...[1]

Ne-am dus la culcare şi am închis încet uşa, spre a nu-l trezi pe barman care dormea pe taburetul său, dar şi pentru a nu-i stînjeni pe „ceilalţi“.



Era mult prea adevărat; nu mai aveau nevoie de noi şi ne-au dat repede a înţelege lucrul acesta. Suspendări de permisii,

[1] Ei bine, Pierre, de data aceasta e sfîrşitul, nu vor mai avea nevoie de noi...

călătorii cu avionul rezervate numai ofiţerilor superiori, jigniri multe, fără de voie poate, dar care dureau. Am primit de la ministrul aerului o notă contrasemnată de un general F.F.I., prin care eram anunţat că, mulţumită unui mare favor şi în mod excepţional, eram numit locotenent de rezervă.

La 12 mai a avut loc marea paradă aeriană de la Bremenshaven şi atunci a avut loc tragedia. Cumplita învălmăşire a patru avioane din secţia mea, întîmplată la mai puţin de 300 m altitudine. Paraşuta deschizîndu-mi-se la rasul solului şi cele patru bubuituri iscate de avioanele care se zdrobeau. Mă văd şi astăzi alergînd, ca un nebun într-un vis, spre cele patru coloane de fum negru, năucit de neaşteptata catastrofă. Am văzut la picioarele mele trupul lui Roberson, dezarticulat, în cămaşa kaki, afundat în pămînt cu paraşuta care nu se deschisese. Şi pe cel al lui Peter, mistuindu-se într-o băltoacă de benzină, iar la douăzeci de metri mai departe, avionul lui Colson, masă informă într-un crater înnegrit; undeva, pe sub toată fierăria, un ghem de carne şi oase carbonizate.

Sus, cele treizeci de avioane ale escadrilei răzleţite pe cer, trecînd unul cîte unul, descumpănite, legănîndu-şi aripile, căutînd să vadă şi să înţeleagă.

✶

Escadra a plecat la Copenhaga. La Kastrup, vreme de cîteva zile, ne-am prins în vîltoarea îmbătătoare a eliberării. Dar teama a pus iarăşi stăpînire pe mine – zăludă teamă pentru avionul meu, însoţită de viziunea de la Bremenshaven care-mi juca neîncetat pe dinaintea ochilor… Teama aceea care falsifică şi anihilează reflexele.

A sosit ziua de 1 iulie. Dacă aş fi ştiut citi în semne, n-ar fi trebuit să zbor împotriva propriului meu instinct. „Grand Charles” avea o scurgere de ulei, aceeaşi ca la 12 mai. Îndărătnic, am împrumutat, din respect uman, noul avion al lui Bruce.

Avioanele mele au defilat impecabil chiar pe deasupra mulţimii şi a fanioanelor roşii cu cruce albă care împodobeau oraşul. Tocmai cînd soarta cea rea, de care mă temeam în chip nelămurit, părea alungată, am făcut această prostească greşeală de judecată. Apoi toate s-au încîlcit: trenul de aterizare care nu cobora decît pe jumătate, motorul care nu răspundea apelului

meu disperat. Cu o viteză de 300 kilometri pe oră, *Tempest*-ul meu a intrat în remorca postului de control şi s-a dezintegrat pe o distanţă de o jumătate de kilometru, semănînd sfărîmături de aripă, de motor şi ampenaje.

Ambulanţa m-a cules teafăr, dar îndobitocit şi am înţeles că era ultimul efort, ultimul miracol şi ultimul avertisment al Destinului care se săturase.

✶

27 august 1945

Am făcut cerere de demobilizare imediată; mi-a fost primită.

În dimineaţa aceea mi-am luat rămas bun de la Broadhurst şi de la R.A.F. Mackie, neo-zeelandezul, avea să preia comanda escadrei 122 în locul meu.

Pentru a mă duce la Cartierul general de la Schleswig am vrut să-l iau pe „Grand Charles”. La întoarcere am urcat cu el foarte sus, în cerul văratec şi fără nori, căci doar acolo îi puteam spune adio.

Împreună am ţîşnit pentru ultima oară spre înalturi, de-a dreptul către soare. Am făcut un luping, poate două, cîteva tonouri lente, executate cu măiestrie, cu patimă… vroiam să iau cu mine, în degete, vibraţia aripilor sale supuse şi suple.

Cînd am simţit asfaltul pistei mîngîindu-i roţile şi cînd cu un puternic gest al mîinii am aşezat avionul pe pămînt, ca o floare ruptă, am plîns, în carlinga strîmtă, aşa cum nicicînd nu voi mai plînge în viaţă.

Ca totdeauna am stins cu grijă motorul, i-am întrerupt unul cîte unul contactele, i-am stins semnalele, mi-am scos chingile, firele şi tuburile care mă legau de el ca un copil de mama sa. Iar cînd piloţii şi mecanicii mei, care mă aşteptau, mi-au văzut capul plecat şi umerii zguduiţi de plînset, au înţeles şi s-au îndreptat tăcuţi spre *dispersal*.

✶

Mă aflu lîngă pilotul care conduce avionul *Mitchell* spre a mă lăsa la Paris.

În timp ce rulează pentru a intra pe pistă, el înaintează de-a lungul avioanelor escadrilei – *Tempest*-urile mele – impecabil aliniate aripă la aripă, ca pentru o trecere în revistă. Lîngă ele,

piloţii şi mecanicii îşi flutură braţele. Puţin mai la o parte, bătrînul „Grand Charles” – JF-E, cu butucul elicei roşu, cu crucile negre ale victoriilor noastre însemnate sub carlingă, trupeş, voluntar, puternic cu elicea sa mare alcătuită din patru pale, acum neclintită, pe care nu o voi mai pune niciodată în mişcare.

Este o filă care se întoarce, nespus de dureroasă. Purtat în urletul strident al motoarelor sale americane, *Mitchell*-ul accelerează şi decolează. Îmi strivesc obrazul de geam, pentru a mai zări o dată, în spatele profundorului, aerodromul din Lubeck, cruciuliţele strălucitoare înşiruite, pe iarbă, micşorîndu-se şi mistuindu-se în pîcla serii.

Stînjenit, pilotul întoarce capul.

S-a sfîrşit. Nu-mi voi mai vedea *Tempest*-urile aliniate în spatele dragului meu „Grand Charles”, anume pregătite de plecare, stîngace pe labele lor mari, deschizîndu-şi larg, în curentul elicelor, gura radiatoarelor… Alături de ele chipurile încrezătoare ale piloţilor aplecaţi în afara carlingilor, aşteptînd semnalul meu…

✶

Marele Circ a plecat.

Publicul s-a arătat mulţumit. Programul s-a dovedit destul de încărcat, actorii nu prea proşti, iar leii au înghiţit pe îmblînzitor.

În familii se va mai vorbi despre el, cîteva zile încă. Şi chiar cînd totul va fi dat uitării – fanfara, focurile de artificii şi uniformele chipeşe – vor dăinui un timp, în piaţa satului, cercul de rumeguş al pistei şi găurile unde au fost înfipţi ţăruşii.

Ploaia şi uitarea le vor şterge iute urmele.

✶

Din fericire, supravieţuitorii Marelui Circ, camarazii mei, „n-au înţeles“. Nici eu. Aceasta va fi singura noastră răsplată.

„Sîntem obiecte ale incoerenţei generale… Părticele dintr-o foarte mare construcţie, pentru care îţi trebuie mai mult timp, mai multă linişte şi mai multă distanţă, spre a-i descoperi alcătuirea.”

A. de SAINT-EXUPERY
(„Pilot de război”)

PENTRU CITITORUL ROMÂN

POSTFAŢĂ

În trei „părţi“, în patruzeci de capitole însoţite de foarte grăitoare anexe, asul aviaţiei franceze din al doilea conflict mondial şi-a povestit războiul, al lui şi al atîtor alţi camarazi de-ai săi. Dintre aceştia o parte (mare) au căzut în lupte, o parte au fost daţi dispăruţi, o parte mai trăiau încă atunci cînd el şi-a scris amintirile. Cîţi vor mai fi trăind acum?

După cum se arată în dedicaţia ce precede volumul, Clostermann şi-a îndeplinit o datorie închinînd rîndurile sale amintirii celor ce nu mai sînt. Iar în cuprinsul cărţii, prin sinceritatea sa – verificabilă în fel şi chip – el şi-a întregit obligaţia. A spus toate adevărurile, indiferent de conţinutul lor, de frumuseţea sau urîţenia lor.



Autorul subliniază în repetate rînduri asprimea luptelor, datorită în special combativităţii aviaţiei germane. Acesta a fost şi rămîne un adevăr istoric.

În dorinţa de a obţine victoria, conducătorii nazişti au acordat o pondere cu totul deosebită armei aeriene, atît pe planul material cît şi pe acela al personalului. A fost unul dintre argumentele reale ale evoluţiei destul de lente a războiului în spaţiul din apusul continentului.

Cu toate loviturile primite, Luftwaffe a fost singura componentă a armatei germane care „s-a ţinut tare“ pînă la sfîrşit, dovedind că avea nebănuite resurse tehnice, de concepţie şi de execuţie.

Toate acestea explică marele volum de operaţii şi duritatea extremă a războiului aerian, care de prin 1943 s-au înscris pe o curbă ce nu a încetat a creşte decît o dată cu sfîrşitul conflagraţiei.

Lupte, victorii, pierderi. Nu toate luptele se încheiau cu victorii clare ale uneia din părţi, dar la toate se înregistrau pierderi – iar acestea mai întotdeauna grele.

Aviaţiile aliate au avut de-a face cu o Aeronautică ce îi combătea cu tot atîta dîrzenie şi din aer şi de pe sol. În

organizarea sa, Luftwaffe (ca, dealtfel, şi Aeronauticele altor ţări) cuprindea Aviaţia, Artileria antiaeriană (AA), Transmisiunile aeriene, Geniul aeronautic. Toate au cooperat – pe linia specialităţii respective – la îndrăcitul război aerian, a cărui culme a intensităţii poate fi situată istoric în ultimele luni din 1944 şi primele trei luni din 1945.

*

Intensitatea acţiunilor aeriene şi antiaeriene ale inamicului sînt clar şi răspicat arătate în carte. Aşa au şi fost.

Apare, uneori, în text, ideea de „show”, de reprezentaţie, de spectacol. Oricum s-ar părea, expresia era riguros nimerită.

Căci ce putea fi mai spectaculos, pe un fundal care era cînd cerul, cînd peisaje terestre din cele mai variate, decît încrucişările de aparate asaltîndu-se cu viteze extreme (pentru acea vreme), străbătînd spaţiul cu dîrele albe ale efectelor de condensare, cu dîrele cenuşii ale evacuării motoarelor şi cu dîrele roşii, galbene, portocalii ale ucigătoarelor rafale ale armelor de bord, la toate acestea adăugîndu-se exploziile negricioase ale antiaerianei grele şi traiectoriile viu colorate ale antiaerianei uşoare, automate. Şi – aproape de regulă – totul fiind punctat din timp în timp cu năprasnicele explozii sau „cozile de flăcări” ale avioanelor lovite, însoţite – sau nu! – de umbrelele paraşutelor celor ce reuşiseră să mai scape.

Infernal – totuşi – spectacol. De neuitat, dar încă mai mult de nedorit, aşa cum nu îl mai doresc îndeosebi cei care l-au trăit.

*

În această unică încrîncenare, Pierre Clostermann s-a dovedit a fi mult timp un participant bine pregătit, abil, eficient.

Pe de altă parte, era profund conştient de rosturile sale, atunci şi acolo.

Se bătea pentru ţara lui, temporar învinsă şi oprimată de o ocupaţie ce se făcea simţită în egală măsură material, fizic, moral. Se bătea pentru o Franţă liberă.

Este mult grăitoare, în acest context, hotărîrea sa şi a unui camarad al său cînd, primind ordinul de a se deplasa pentru prima oară pe un aerodrom din prima fîşie de teritoriu francez eliberat, şi-au schimbat ţinuta obişnuită de zbor – britanică, practică şi

comodă, cu tunica albastră închis, cu nasturi şi epoleţi aurii, a aviaţiei franceze. O făceau de ochii cuiva? Nicidecum. Nu exista „public”. O făceau, poate oarecum teatral (a nu se uita cît erau de tineri), dar ca o autoconfirmare a datoriei lor, aceea de a se întoarce învingători pe plaiurile natale.

Dealtfel, aceasta nu este unica pildă a modalităţilor prin care Clostermann dovedeşte cît era de legat de ţara sa şi – mai ales – de tradiţiile aviaţiei franceze.

În primul război mondial, aviatorul francez care a rămas ca pildă a măiestriei şi abnegaţiei a fost tînărul căpitan Georges Guynemer care, după ce ajunsese la a 53-a victorie omologată, a căzut în luptă aeriană la 11 septembrie 1917, avînd 24 de ani. Guynemer îşi botezase avionul cu numele „Vieux Charles” (bătrînul Charles).

Din momentul în care – către sfîrşitul războiului – a devenit conştient de faptul că începea să calce pe urmele gloriosului său înaintaş, Clostermann şi-a botezat la rîndul său avionul, denumindu-l „Grand Charles” (marele Charles). Respectînd şi logica, şi tradiţia.

Cu acest avion s-a luptat în cele mai crîncene luni ale războiului, şi cu el a învins.

✶

A învins… dar aici apare, în amintirile lui Clostermann, partea pe care noi o credem a fi cea mai sinceră, cea mai umană.

Acest om, care lăsa impresia unui „perfect specimen”, ajunge – în pragul victoriei – la limitele unei tragice evoluţii nervoase. Mult timp conştientul a dominat subconştientul, l-a strunit, l-a supus – fie şi cu preţul unor grele, tot mai grele eforturi fizice şi mai ales psihice. A fost perioada cînd „frica de frică” reuşea să adune destule resurse ca să păstreze controlul.

Dar în ultimele săptămîni sistemul, împins cu mult peste cele mai îndepărtate margini ale rezistenţei, a început să cedeze repede. În înseşi zilele victoriei s-a prăbuşit nu numai cu zgomot, dar şi în împrejurări ce au trecut la un fir de păr de sfîrşitul ce ar fi fost mai lesne explicabil cu cîteva zile înainte.

Şi dacă, în linia unei logici foarte riguroase, toate acestea ar fi explicabile şi ca atare n-ar trebui să mire, apare totuşi un fenomen pe care Clostermann abia îl „suflă” din mers, pe care îl

lasă la libera judecată a cititorului.

Este vorba, pe de o parte, de inerţia strădaniei psiho-fizice crescînde a luptei. De mirarea încetării neprevăzute, bruscă, a unui tumult ce devenise a doua natură a celor din forţele aeriene.

Nu mai puţin, este vorba şi de o adevărată „lume“, mult deosebită, a luptătorilor, cu evoluţia, cu legile, cu viaţa ei, lume care – dintr-odată – se pulveriza şi de care, indiferent de hidoşeniile sale, cei ce se obişnuiseră cu ea se desfăceau greu. S-ar putea spune, aproape cu durere.

Chiar dacă e redat în puţine cuvinte, acest fenomen – al cărui dramatism simplu, şi tocmai de aceea atît de puternic, nu poate să nu zguduie – poartă un mesaj cu tîlcuri de profundă atragere aminte.

Mesaj care, peste ani, îl poartă viaţa de după război, din zilele de astăzi, a unuia din cei mai vajnici luptători ai acelei teribile încăierări.

Clostermann şi-a încheiat cariera armelor, dar nu şi pe cea aeronautică. Era de aşteptat.

Aviaţia nu va putea să fie niciodată considerată ca un apanaj al forţelor armate. În ansamblul civilizaţiei de astăzi şi de mîine, aviaţia este una dintre cele mai complexe cuceriri ale fiinţei umane, cu valenţe de o încă nebănuită diversitate. Desigur, în ea se cuprind, se *mai* cuprind şi aplicaţiile militare, dar ele sînt menite a fi trecătoare, pe cînd zborul omului în aer, apoi în cosmos, nu va înceta decît o dată cu această lume a noastră.

Clostermann a cîştigat în scurta dar enorma sa viaţă militară o experienţă unică. Aşa, însă, cum a ştiut să-şi strunească întregul său eu în momentele năprasnice ale războiului, tot astfel a ştiut să-şi îndrepte şi preocupările sale din anii actuali.

Acum, la Rheims, Pierre Clostermann construieşte avioane utilitare, avioane de sport şi de turism. De ani de zile el contribuie astfel la adevăratele rosturi ale locomoţiei aeriene. Contribuţia care, în acelaşi timp, apare ca un clar mesaj al celor ce „au făcut războiul“ şi care strigă – cu drepturi depline – în cele patru colţuri ale zării că mijloacele pe care civilizaţia le oferă omenirii sînt prea minunate pentru a mai fi jertfite pe altarele lui Marte.

Într-un război drept – dus pentru libertatea patriei sale – ca şi în zilele de pace, viaţa, faptele lui Pierre Clostermann rămîn un

exemplu de sinceritate şi măreţie omenească din cele mai grăitoare.

Şi nu este puţin…

MATEI I. OROVEANU
ofiţer veteran (Aeron.)
13.04.1974 al războiului antihitlerist

ANEXĂ

NOTE ASUPRA ORGANIZĂRII R.A.F.[*]-ULUI

R.A.F. (Forţele aeriene regale – aviaţia militară britanică) erau împărţite în patru „comandamente”:
Fighter command (Comandamentul aviaţiei de vînătoare),
Bomber command (Comandamentul aviaţiei de bombardament),
Coastal command (Comandamentul pazei coastelor),
Training command (Comandamentul instrucţiei şi antrenamentului).

Înainte de debarcarea în Normandia, organizarea aceasta a fost oarecum modificată prin formarea lui Tactical Air Force (Armata aeriană tactică).

Fiecare Comandament cuprindea divizii aeriene denumite Groups. În aviaţia de vînătoare, de pildă, divizia 11 avea în grijă partea de sud-est a Angliei şi apărarea Londrei.

Fiecare divizie era împărţită în escadre denumite Wing. La început, şi pînă în 1943, Wing-urile aparţineau unui aerodrom de bază, de exemplu Wing-ul de la Biggin Hill, cel de la Kenley, de la Tangmere etc.

Fiecare Wing cuprindea trei sau patru escadrile de vînătoare. Aceste escadrile aveau un număr (grupul francez „Alsace” de exemplu se intitula în R.A.F. 341 Squadron Free French),[**] iar aparatele sale puteau

---

[*] Nota cuprinde unele inexactităţi. Deoarece, însă, multe sînt minore, redacţia română nu a intervenit decît unde era strict necesar. În notele de subsol următoare specificaţia (n. red.) înseamnă nota redacţiei române.

[**] Escadrilele britanice cuprindeau, la vînătoare, 24 de avioane, ceea ce echivala în organizarea aviaţiilor de pe continent (Franţa, Germania, Italia,

fi identificate printr-un grup de litere, care formau o matricolă. De exemplu NL era matricola pentru „Alsace“, LO pentru escadrila 602, JJ pentru 274, JF pentru 3 etc. Fiecare avion din fiecare escadrilă purta în plus litera sa proprie de identificare. Aşa de pildă diferitele mele aparate din diferitele escadrile cărora le-am aparţinut erau: NL-B, LO-D, iar matricola dragului meu „Grand Charles” era JF-E.

Fiecare Squadron se compunea din două Flights-uri sau secţii: A şi B. Fiecare Flight cuprindea în general, în escadrilele de vînătoare, 12 avioane.

O divizie de vînătoare era comandată de un Vice-mareşal al aerului (general de divizie aeriană). Un Wing (escadră) de monomotoare era comandat de un Wing-Commander (locotenent-colonel), un Squadron (escadrilă) de un Squadron Leader (maior), iar un Flight (secţie) de un Flight Lieutenant (căpitan).[*]

Gradele ce corespundeau, grosso-modo, gradelor franceze erau următoarele:

Sargeant: sergent (în ierarhia română, sergent major)

Flight Sargeant: sergent şef (în ierarhia română, plutonier)

Warrant Officer: adjutant (în ierarhia română, plut. adjutant)

Pilot Officer: sublocotenent

Flyng Officer: locotenent

Flight-Lieutenant: căpitan

Squadron Leader: maior

Wing Commander: locotenent-colonel

Group Captain-ul, colonelul, comanda (în principiu) o bază sau un aerodrom de vînătoare (dar putea avea şi felurite alte comenzi).[**]

Fiecare Squadron avea în medie 24 de avioane şi 30 sau 32 piloţi, dintre care cel puţin o treime erau subofiţeri piloţi. Pe lîngă personalul

---

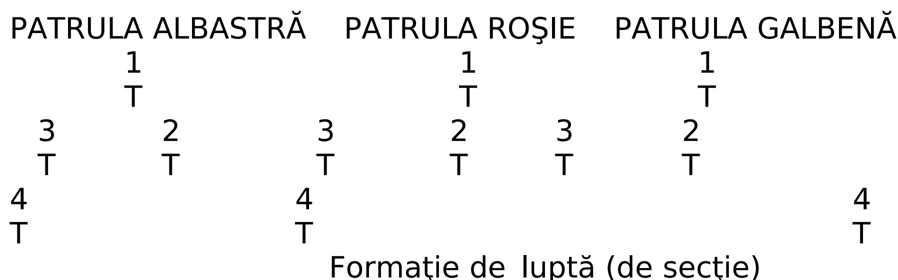
România etc.) cam cu un grup, care – spre deosebire de britanici – reprezenta în acele aviaţii o treaptă superioară escadrilei, dar inferioară Flotilei (regimentului) şi de asemenea inferioară Escadrei. În general, britanicii aveau în aviaţia militară multe originalităţi organizatorice (n. red.).

[*] Comandanţii de patrule erau desemnaţi o dată cu primirea misiunii de luptă (n. red.).

[**] Deşi autorul nu le-a consemnat, credem utilă şi indicarea gradelor superioare:
– Air Commandore, general de brigadă (în ierarhia română gl. maior)
– Air Vice-Marshall, general de divizie (în ierarhia română general locotenent)
– Air Marschall, general de corp aerian (în ierarhia română, general colonel)
– Air Chef Marschall, general de armată aeriană (în ierarhia română general de armată)
– Marshall of the Royal Air Force, mareşal (n. red.).

navigant, escadrila avea un *Adjudant* (ofiţer cu administraţia), un ofiţer mecanic, un plutonier mecanic (denumit tradiţional Cheffy – personaj foarte important), care avea sub ordinele sale un sergent armurier, un sergent radist şi un sergent mecanic. Apoi mai erau aproximativ patruzeci de „tîrîtori” (funcţii terestre), anume: mecanici, armurieri, specialişti de celule, specialişti de motoare, specialişti radio. În total, personalul navigant şi personalul de la sol, însumau vreo sută de oameni.[*]

Fiecare Squadron poseda un indicativ de apel radio. De exemplu, cel al escadrilei „Alsace“ era *Turban*, iar al escadrilei a 3-a – *Filmstar*. Pentru a distinge în aer aparatele, în formaţiile de luptă indicativele erau următoarele:



Formaţie de luptă (de secţie)

Formaţia de luptă a escadrilei cuprindea un dispozitiv de 12 avioane [**], împărţite în trei patrule de cîte patru. Comandantul formaţiei avea un indicativ *Turban Leader*; conducătorul secţîei B [***] *Yellow Turban Leader*, iar al secţiei A [****] *Blue Turban Leader* sau *Blue one*. Ceilalţi piloţi erau chemaţi cu indicativul poziţiei lor, de exemplu *Turban blue four* (Turban albastru patru).

În zborurile individuale, sau pentru un apel strict personal, fiecare pilot îşi avea indicativul său propriu; de exemplu în escadrila „Alsace“ indicativul meu era *Turban 25*. Diviziile aeriene erau împărţite în sectoare (operaţionale) a căror conducere tactică era încredinţată unui

---

[*] În R.A.F. personalul navigant şi terestru al unei escadrile se limita strict la cei necesari operaţiilor (zbor şi tehnic). Pentru serviciile auxiliare (administraţie, gospodărie, transport terestru, pază etc.) escadrilelor le erau repartizate efectivele corespunzătoare din personalul bazei (aerodromului) pe care erau dislocate (n. red.).

[**] O escadrilă scotea, în general, o secţie de 12 aparate în misiune, restul fiind în revizii, reparaţii etc. (n. red.).

[***] Ieşind în misiune cu o patrulă (n. red.).

[****] Idem (n. red.).

G.C.C. (Group Central Control – Post de comandă operativ de divizie). G.C.C.-ul îşi avea sediul său într-o sală mare betonată, subterană, cu un etaj interior compus din balcoane cu pereţi de sticlă în care stăteau controlorii de zbor. Acesta era centrul nervos al unui sector operativ al aviaţiei de vînătoare. Acolo se concentrau toate legăturile posturilor radar, iar informaţiile transmise erau apoi trecute pe o hartă uriaşă ce acoperea întreaga pardoseală a sălii. Pe pereţi, tablouri mari indicau, clipă de clipă, situaţia escadrilelor, numărul, numele şi indicativul de apel al tuturor piloţilor săi, poziţia, numărul aparatelor aflate în aer, la sol, în curs de alimentare sau rearmare etc.

Pe harta cea mare se găseau mici panouri şi săgeţi de culori diferite care indicau din 30 în 30 de secunde poziţia, altitudinea, direcţia şi forţa formaţiilor din aer, amice sau inamice. Cîte o fată din W.A.A.F. (personal auxiliar feminin al Forţelor aeriene), cu receptorul la ureche, în directă legătură cu posturile radar, era afectată fiecăruia din aceste mici panouri pe care le muta pe hartă cu ajutorul unui baston lung de crupier.[1] Din colivia lui de sticlă, controlorul-şef putea realiza o privire de ansamblu imediată asupra tuturor celor ce se petreceau în sectorul lui, de la Londra la Chartres (în centrul Franţei, n. red.) şi pînă în Danemarca. Pe masa lui, vreo zece telefoane, cuplate pe sectoare radio cu unde scurte, îi îngăduiau să comunice cu toate escadrilele, pînă foarte departe în interiorul teritoriului inamic.

Posturile de radar de care dispuneau erau de două feluri: pe de o parte, pîndă şi acoperire, pe de alta, staţii de interceptare extrem de puternice în stare să urmărească cu o precizie de ordinul a cîteva sute de metri un avion german pe deasupra Parisului. Controlorul indica orice poziţie a formaţiilor Luftwaffe-i unităţilor sale aflate în aer, le aşeza şi reaşeza ca pe nişte piese de şah şi nu le dădea libertate de acţiune decît după ce realizaseră contactul cu inamicul. Megafoane fixate în perete înlesneau auzirea a tot ceea ce se vorbea în aer, reflecţiile piloţilor, răspunsurile date ordinelor şi chiar înjurăturile scăpate în timpul luptei.

Controlorul reglementa astfel starea de alarmă a escadrilelor de la sol:

Alarmă imediată („Immediate readiness“) – adică patru, şase sau douăsprezece avioane în poziţie de plecare, cu piloţii instalaţi, legaţi în chingi, cu motoarele încălzite. Astfel, douăsprezece avioane trebuiau să poată urca în aer după 30 de secunde de la semnalul „scramble“ (decolare de alarmă, N.R.).

Gata de alarmă („Stand-by readiness”) – patru, şase sau

---

[1] Crupierii manevrează jetoanele de pe mesele jocului de ruletă.

douăsprezece avioane cu motoarele încălzite, gata să decoleze într-un *minut*.

Alarmă (Readiness) adică şase avioane, cu piloţii pregătiţi, cu motoarele încălzite, avînd două minute pentru decolare.

Alarmă cu executare în 15 minute. Adică piloţii aflîndu-se pe aerodrom, în apropierea megafoanelor (fie la popotă, fie în camera lor), prin urmare capabili să decoleze la 15 minute după alarmă.

Disponibil la alarmă în 30 minute sau „available”, adică o unitate ale cărei avioane au aterizat, sînt în curs de alimentare, dar vor fi gata să-şi reia zborul peste 30 de minute.

La G.C.C. erau pregătite „sweeps“-urile (operaţie de curăţire împotriva vînătoarei inamice executată exclusiv de vînători), „circus“-urile (bombardament cu puternică escortă de vînătoare, destinate să silească vînătoarea germană să intre în luptă) şi „rhubarbs”-ele (un fel de vînătoare liberă executată de patrule a două sau patru avioane de vînătoare în razmot pe teritoriul duşman).

Ordinele erau transmise ofiţerilor de informaţii ai diferitelor escadrile prin telegraful automat, iar un ordin de operaţii purta denumirea „Form D“.

În cadrul G.C.C.-ului funcţionau comisii de omologare care dispuneau de aparate de proiecţie speciale, menite să înlesnească examinarea filmelor de luptă; din comisii făceau parte experţi în tactică, ingineri de aeronautică etc., însărcinaţi să decidă asupra atribuirii victoriilor.

Era considerat distrus – sau doborît (destroyed) orice aparat duşman, care în film se vedea explodînd în aer şi al cărui pilot (dacă era vorba de un monoloc) era văzut şi filmat în timp ce sărea cu paraşuta, sau ale cărui rămăşiţe erau filmate la sol.

Era socotit ca probabil distrus – sau doborît – (probably destroyed) aparatul filmat în flăcări sau serios lovit în părţile lui vitale, dar pe care – dintr-un motiv sau altul – pilotul nu-l putuse filma distrus la sol.

Era socotit avariat, un aparat inamic greu lovit şi scos din luptă, fără pretenţia de distrugere completă.

În aripile tuturor avioanelor de vînătoare ale R.A.F. se găsea montat un aparat cinematografic de luat vederi, branşat pe trăgaciul armelor şi aliniat cu grijă prin şuruburi micrometrice pe direcţia punctului de intersecţie a proiectilelor armamentului din aripă. Astfel, pilotul aducea cu sine o dovadă netăgăduită a tragerilor efectuate, a iscusinţei sale tactice şi a rezultatelor dobîndite. Lucrul acesta se dovedea preţios în identificarea obiectivelor.

Decoraţiile engleze erau distribuite cu zgîrcenie.[1] Pentru vînătoare se acorda un Distinguished Flying Cross [2] după cinci victorii obţinute în cuprinsul a aproape o sută de misiuni. O baretă („Bar“) putea fi adăugată D.F.C.-ului între a zecea şi a douăzecea victorie, iar întru sfîrşit Distinguished Service Order [3] era acordat comandanţilor de wing ori de squadron după douăzeci victorii ori trei sute de misiuni.

Suprema onoare militară britanică, *Victoria Cross* [4] nu a fost acordată pe tot timpul războiului decît unui singur pilot de vînătoare şi anume Squadron Leader-ului Nic Nicholson.

Piloţii francezi detaşaţi în R.A.F. primeau aceste decoraţii după absolut aceleaşi drepturi ca şi piloţii britanici. Obişnuitul „fair play“ englezesc făcea ca în distribuirea acestor distincţii să precumpănească o imparţialitate absolută; activitatea aceasta se desfăşura sub însuşi controlul regelui Angliei, iar noi francezii acordam o mare valoare distincţiilor mai sus amintite.

Deviza R.A.F. a fost şi rămîne: *Per ardua ad astra*.

Armata a 2-a Aeriană Tactică a R.A.F. fusese anume organizată pentru a sprijini direct eforturile Grupului 21 de armate britanice de sub ordinele mareşalului Montgomery, precum şi pentru a putea sprijini Armata 1 americană.

Armata a 2-a Aeriană Tactică a R.A.F. era împărţită în cinci grupări sau divizii aeriene:

Divizia 83 de sub comanda Vice-mareşalului Aerului Broadhurst, alcătuită îndeosebi din aviaţie de vînătoare,

Divizia 84, compusă cu precădere din escadre de vînătoare-bombardament,

Divizia 85, reprezentînd rezerve strategice, cu cîteva escadre de vînătoare, precum şi cu escadrile de vînători de noapte,

Divizia 2, alcătuită din două escadre de bombardiere medii şi o escadră de bombardiere uşoare (Mosquito).

Divizia 1, însărcinată cu legătura şi mijloacele de transport, dotată cu avioane Dakota şi Anson (Spre sfîrşitul lui 1944 divizia aceasta şi-a schimbat numărul, devenind Divizia 38).

Aceasta reprezenta, în primă linie (fără a mai pune la socoteală

---

[1] Autorul a primit prima sa D.F.C. după 8 victorii omologate şi aproape 300 misiuni. A doua, după 370 misiuni şi 20 victorii, iar în cele din urmă D.S.O.-ul după 420 misiuni, 33 victorii şi comandarea efectivă a unei escadrile şi a unui wing.

[2] Ordinul britanic „Crucea pentru acţiuni aeriene deosebite”.

[3] Ordinul pentru îndeplinirea unor acţiuni deosebite.

[4] Crucea Victoria.

avioanele de rezervă ale fiecărei unităţi):
70 avioane Mitchell de bombardament mijlociu
38 avioane Mosquito de bombardament uşor
1 764 avioane vînătoare şi vînătoare-bombardament (Tempest-uri, Spitfire şi Typhoon-uri).
156 avioane Spitfire de recunoaştere tactică şi strategică.
(Autorul nu a inclus aici numărul de avioane de legătură şi transport ale Diviziei 1, devenită apoi Divizia 38 aeriană, n. red.).

TRADUCEREA UNUI RAPORT DE OPERAŢII

3/122-14/83 H.Q./OR 17
de la:
3 0973 Squadron Leader temporar P.H. Clostermann, D.F.C. cu baretă, Detaşat din Forţele Aeriene Franceze pentru serviciu operativ, în calitate de Ofiţer comandant al escadrilei 3 (F) din R.A.F.
către:
Air Vice Marshall H.J. Broadhurst K.B.C. D.S.O. D.F.C. Comandant al Diviziei 83 aeriană, la Cartierul Armatei a 2-a aeriană tactică.

RAPORT DE OPERAŢII AL ESCADRILEI NR.17

Am onoarea a supune aprecierii dumneavoastră următoarele observaţii privind activitatea escadrilei nr.3 de sub comanda mea:

I. PERSONALUL NAVIGANT

Nivelul personalului, afectat acestei unităţi de către Baza de personal a Diviziei 83 pentru a înlocui pierderile suferite, a scăzut simţitor. Pare-se că Baza de personal nu mai poate da decît cel mult un pilot din zece care să aibă la activul său un stagiu complet de operaţii. Lucrul acesta se dovedeşte a fi contrar regulamentelor ce stau la baza distribuirii de piloţi pe avioane Tempest V.

Cei mai mulţi dintre noii piloţi vin, în medie, cu un total de 350 ore de zbor, dintre care doar cinci efectuate pe Tempest-uri. Din lipsă de mijloace materiale suficiente pentru a-i antrena pe loc, pierderile sînt foarte ridicate atît în luptele aeriene, cît şi datorită accidentelor.

Pe de altă parte, oboseala survenită din pricina zborului este extrem

de vădită la piloţii mei care, în medie, efectuează zilnic trei misiuni. (Se alătură: raportul ofiţerului medic ataşat escadrilei nr.3).

II. MATERIALUL

Unitatea este complet reechipată cu avioane Tempest V avînd motoare Sabre VI B şi elice Rotol ce înlocuiau pe cele de tip A De Havilland, de la 1 februarie 1945.

Performanţele la joasă altitudine şi în accelerare sînt net superioare. Totuşi ar fi de dorit să fie repede introduse în linia întîi Tempest-uri II cu motor Centaurus în stea, pentru următoarele motive:

a) Prea marea vulnerabilitate faţă de antiaeriană a motorului Sabre VI, răcit cu lichid.

b) Consumul prea ridicat de ulei al acestui motor fără supape după treizeci de ore de zbor, ceea ce reduce din raza noastră de acţiune.

c) Sistemul de filtrare la priza de aer a carburatoarelor este prea fragil şi, mai mult decît atît, filtrele Vokes reţin prea mult din forţa de decolare.

d) Benzina de 150 octani, obligatorie pentru (motoare) Sabre VI B, reprezintă un nesfîrşit izvor de necazuri în ce priveşte alimentarea şi aprinderea. Manevrele de rulare la sol sînt mult încetinite de faptul că piloţii se văd siliţi să regleze clipă de clipă alimentarea motorului, îndeosebi înainte de decolare, pentru a evita formarea plumbului pe electrozi.

Pe lîngă aceste consideraţii, care privesc în mod exclusiv grupul moto-propulsor, avionul Tempest V are o cabină foarte solidă şi uşor de întreţinut. Pneurile tip T 17 Mark III se uzează prea repede şi nu suportă, în medie, decît cinci aterizări.

Contrar celorlalte tipuri de avioane de vînătoare (P.47, P.51, ori Spitfire) performanţele sînt practic mult mai ridicate decît performanţele calculate. Picînd cu numai două grade sub orizont, el atinge viteza de 810 kilometri pe oră în mai puţin de 30 secunde. Maniabilitatea, care lasă de dorit sub 400 km/oră, devine remarcabilă la peste 510 km/oră. Eleroanele sînt foarte sensibile la viteză înaltă, iar supleţea profundorului compensează o anume instabilitate longitudinală.

Tempest-ul VB este foarte stabil în picajul rapid şi oferă o excelentă platformă de tragere. Puterea focului este extrem de mare cu cele patru tunuri ale sale de 20 mm, dar tunurile Hispano tip V, cu ţeava scurtată, prezintă împiedicări prea frecvente. Este necesară o punere la punct a dispozitivului de alimentare.

Adoptarea lui Gyro Sight VIII (Colimator giroscopic cu corecţie de tragere automată) nu pare să răspundă unei necesităţi imediate. Mai mult, vizibilitatea în faţă ar fi mult redusă datorită volumului său. Şi

apoi, personalul este de prea puţină vreme antrenat în mînuirea lui.

III. PROBLEME TACTICE ŞI OPERAŢIONALE

Iată răspunsurile la chestionarul 147 al OPS-2:

A. Pentru a asigura trei misiuni zilnice de recunoaştere de luptă în actualele condiţii prilejuite de vînătoarea inamică şi antiaeriană, efectivele normale ale unei unităţi nu îngăduie decît ieşiri a două patrule de cîte patru (opt Tempest-uri), adică douăzeci şi patru ieşiri pe zi.

Avem în permanenţă: două aparate în revizie generală, patru aparate în revizie lunară şi două pînă la patru aparate în reparaţie pentru avarii uşoare de pe urma antiaerienei.

În medie, sînt astfel disponibile douăsprezece pînă la patrusprezece avioane.

Practic, este foarte greu – chiar cu reviziile zilnice eşalonate în 24 de ore – a se cere fiecărui aparat mai mult de două ieşiri pe zi.

De aceea sugerăm ca în împrejurările prezente să fie adoptate două patrule de cîte patru, drept „Squadron strengh” (efectiv de linie a escadrilei).

B. În ce priveşte misiunile de interdicţie a traficului feroviar, efectivele nu trebuie să depăşească două celule şi este bine să se opereze în felul următor:

– Trecerea deasupra liniei frontului la 3 000 metri, apoi coborîrea la 1 000 metri, viteză de croazieră de 520 kilometri pe oră.

– Nu este necesară largarea rezervoarelor suplimentare.

– O singură celulă trebuie să atace fiecare locomotivă, pentru a scădea puterea antiaerienei şi, mai ales, pentru a evita ricoşeurile propriilor proiectile, nespus de ucigătoare cînd patru avioane execută o trecere în fir indian strîns şi cînd ultima celulă trage înainte ca prima să fi ieşit din bătaia ei.

– Locomotivele trebuie să fie interceptate printr-un picaj uşor, trei sferturi spate, vizîndu-se îndeosebi partea foarte vulnerabilă cuprinsă între cabină şi prima cupolă. Astfel, după atac, avioanele degajează sub protecţia jeturilor de abur şi fum care le ascund antiaerianei aflate în spatele locomotivei.

– Încă de la începutul anului, trenurile care circulă ziua în „zona purpurie” (200 kilometri de front) sînt în genere protejate de trei vagoane de antiaeriană; un tun de 37 mm în coadă, un afet cvadruplu de 20 mm la mijlocul trenului şi încă unul agăţat imediat în spatele şi uneori chiar în faţa locomotivei.

– În „zona roşie” (200 pînă la 350 kilometri de front) convoaiele dispun de două vagoane de antiaeriană (2 X 4 a 20 mm) – unul în faţă,

celălalt în coadă.

– În „zona albă”, între Elba şi Oder, întîlneam adesea convoaie nearmate. Dar este evident că de-aci înainte sînt echipate progresiv cu antiaeriană.

– Sistemul de pîndă şi alarmă german este foarte eficace. Toate locomotivele unui convoi sînt echipate cu posturi radiotelefonice cu unde scurte, prin care şefii de tren se află în legătură cu dispozitivele de apărare pasivă şi de control ale Luftwaffe-i, a căror menire este să le anunţe prezenţa în sectorul lor a avioanelor de vînătoare aliate.

Importantele pierderi pe care le-am suferit atacînd locomotive (un pilot la opt locomotive atacate) s-au datorat, în proporţie de două treimi, antiaerienei; în rest, cauza au constituit-o sfărîmăturile şi ricoşeurile.

C. Aerodromurile reprezintă astăzi obiectivele cele mai periculoase şi mai greu de atacat într-un chip eficace.

Atacarea unui aerodrom nu se justifică decît dacă este:

1 – „opportunity target” (obiectiv de oportunitate);

2 – „Form D target” (adică misiune organizată potrivit unul plan de acţiune stabilit cu grijă dinainte).

O patrulă poate avea de a face cu un „obiectiv de oportunitate” dacă se găseşte din întîmplare în zona de tur de pistă al unui aerodrom şi surprinde o formaţie duşmană ce rulează la sol, în aterizare ori decolare. Hotărîrea trebuie luată imediat, iar comandantul patrulei îşi va face trecerea cu viteză maximă. Patrula trebuie să treacă ea însăşi într-o formaţie foarte deschisă. Orice avion al patrulei stînjenit la începerea trecerii, prost aliniat sau neînstare să-şi largheze rezervorul suplimentar va trebui să se rupă pe loc de formaţie şi să ia înălţime fără a mai încerca să atace.

În principiu, operaţiile acestea sînt rareori „rentabile” şi trebuie, pe cît posibil, evitate.

Atacarea unui „Form D target” trebuie pregătită cu migală. Este necesară întărirea cu o escadrilă de Typhoon-uri pentru neutralizarea antiaerienei.

Ajunge o formaţie de 8 Tempest-uri. Avioanele zboară la o distanţă de 150-200 metri unul de celălalt, paralel, acoperind astfel lăţimea medie a unui aerodrom şi păstrînd totodată posibilitatea de a devia, in extremis, cu cîteva grade, pentru a alege un obiectiv.

Apropierea de obiectiv trebuie să se facă cu soarele în spate, într-un picaj de 60° de la 4 000 la 1 000 metri, astfel încît patrula să intre în poziţie cu doi kilometri înainte de perimetrul aerodromului, la aproape o sută metri altitudine şi la o viteză de 800 kilometri pe oră.

Fiecare pilot trebuie să aleagă un obiectiv ce apare în faţa lui – un

avion ori un hangar – să vină încet în picaj, să tragă de la mare distanţă o rafală continuă, corectînd tirul după exploziile proiectilelor sale la sol. Pe urmă trebuie să se lipească de teren, să aştepte cel puţin şase secunde, apoi să intre cu forţaj şi să ia din nou înălţime, cît mai repede şi în uşor zigzag. În felul acesta, avioanele nu părăsesc protecţia ce o oferă solul decît în afara razei de acţiune a tunurilor de 20 mm.

Este bine să se prevadă o degajare în evantai, cu avioanele din margine pornind spre exteriorul formaţiei, spre a dispersa tirul antiaerienei.

Reglarea cu mare precizie a atacului împotriva antiaerienei este esenţial. Typhoon-urile sosesc la 3 500 metri, trebuind să intre în picaj asupra aerodromului, reperînd posturile de antiaeriană şi dînd drumul salvei lor de opt rachete, apoi redresînd la mai sus de 1 000 metri. Tempest-urile trebuie să se năpustească în razmot asupra terenului în chiar clipa explodării rachetelor, înainte ca servanţii de la antiaeriană să poată reacţiona.

Această metodă de atac este preferabilă aşa-zisului sistem de „suprasaturaţie a antiaerienei”. Într-adevăr, este de-a dreptul cu neputinţă să controlezi o formaţie de 24 ori 36 aparate ţîşnind dezordonat din cele patru puncte cardinale ale unui aerodrom. Piloţii sînt mai preocupaţi să evite ciocnirile decît să aleagă şi să tragă asupra unui obiectiv util. Experienţa a dovedit că antiaeriana germană este foarte disciplinată şi că în general se mulţumeşte să acopere un unghi de apropiere, concentrîndu-şi tirul asupra avioanelor care îl utilizează. De aceea pierderile sînt foarte mari, iar randamentul mic. În asemenea condiţii şi pentru asemenea gen de operaţii este inutilă mobilizarea unei escadre întregi.

ATACAREA DE CĂTRE VÎNĂTORII R.A.F.-ULUI A UNOR OBIECTIVE LA SOL, ÎN ŢĂRI OCUPATE

Atacarea a diverse obiective în ţări ocupate de către inamic (Franţa, Belgia, Olanda) era foarte sever reglementată de R.A.F., iar piloţii care se făceau vinovaţi de abateri în acest sens erau aspru sancţionaţi. Mai tîrziu, cînd forţele aeriene americane au început a opera plecînd de pe baze britanice, Ministerul britanic al Aerului ceru ca şi piloţii americani să se supună aceloraşi regulamente; fără succes, însă.

Iată un document destul de interesant care grăieşte despre acele plîngeri pe care le-am auzit ades, precum că „avioane ale R.A.F. mitraliază femei şi copii”.

SECRET
A se insera imediat în Registrul cu ordine al piloţilor.
De la: comanda Diviziei 11 aeriană
Către: 11 G/S.500/39/OPS 1.
Data: 17 aprilie 1943

Recent au avut loc diverse abateri de la disciplină; unii piloţi dintre cei angajaţi în operaţii ofensive, au atacat obiective interzise prin nota 53/1942 a Comandamentului aviaţiei de vînătoare, precum şi prin nota 96 din 12 noiembrie care reglementa operaţiile „Rhubarb”.

Deşi înţelegem că, întorcîndu-se din operaţii ofensive ori angajaţi în operaţii „Rhubarb”, unii piloţi se simt ispitiţi să atace toate obiectivele ce par să prezinte un interes militar, trebuie să le reamintim în mod imperativ că prioritatea şi alegerea acestor obiective se stabilesc cu mare grijă faţă de populaţia care locuieşte pe aceste teritorii. Se impune ca piloţii să respecte aceste prevederi, în caz contrar urmînd a fi aspru sancţionaţi. Mai mult decît atît, nu trebuie să se uite că această populaţie oprimată acordă un mare ajutor acelora dintre piloţii noştri care se văd siliţi să sară cu paraşuta sau să execute aterizări forţate într-o zonă supravegheată de inamic.

De aceea, încă o dată, reamintim tuturor anexa „A 3“, partea a II-a din nota 96, care precizează, în cadrul unei liste uşor de reţinut, obiectivele prohibite.

Semnat: Air Commodore E.H. STEVENS,
Şef de Stat-major,
Divizia 11, Royal Air Force.

Anexa A3

Următoarele obiective nu trebuie atacate cu nici un preţ:

În teritorii ocupate de inamic

1. Obiective nemilitare (uzine care nu au fost anume specificate a fi atacate prin ordin scris – sate, case, animale, civili şi, în general, proprietăţi private).

2. Tabere şi baracamente – în afară de cazul în care ar fi ocupate de forţe inamice şi s-ar fi obţinut permisiunea scrisă (de la Ministerul Aerului) de a fi atacate.

3. Faruri.

4. Castele (în afară de vreun ordin special al Comandamentului Aviaţiei de Vînătoare).

5. Mori de vînt.

6. Obiective şi instalaţii electrice din Olanda.

7. Castele de apă.

8. Trenuri de pasageri şi locomotive ataşate trenurilor de pasageri în afară de:

a: în Franţa, noaptea;

b: în Olanda şi în Belgia, între orele 23 şi 4 şi la sud de rîul Waal-Rhine.

9. Pescadoare.

10. Staţii de radio şi stîlpi – inclusiv posturile radar (dacă nu există vreun ordin special al Comandamentului aviaţiei de vînătoare).

12. Balize şi alte semnale de navigaţie maritimă.

13. Uzine de gaz.

14. Distilerii de alcool.

În teritorii germane şi italiene.

Toate obiectivele interzise prin convenţiile Crucii Roşii.

FIŞE DE ZBOR

La cartierul General al Royal Air Force din vechea mînăstire Bentley Priory, de lîngă Stanmore, s-au păstrat fişele individuale ale tuturor piloţilor britanici sau aliaţi care au servit în R.A.F.

Fişele acestea, cu grijă ţinute la zi, erau extrem de amănunţite şi consemnau zi de zi, aproape ceas de ceas, viaţa şi acţiunile piloţilor pe timpul serviciului. În afară de notele, de observaţiile, fişele medicale, rezultatele examenelor, ale cursurilor tehnice, se putea găsi şi un raport complet al fiecăreia dintre misiunile de luptă îndeplinite individual.

Iată bunăoară cîteva din cele o sută şaptesprezece fişe grăind despre cel de al treilea stagiu operativ executat în cadrul R.A.F. de către P.H. Clostermann:

5 martie

Misiune de vînătoare liberă în regiunea Nordhorn. Locotenentul

Clostermann atacă 4 Messerschmitt-uri 109 şi distruge unul în timpul luptei.

6 martie

Locotenentul Clostermann conduce o patrulă de 8 Tempest-uri într-un *sweep* asupra regiunii Rheine. Împreună cu patrula el atacă o rafinărie de petrol la Gadesbuden. Sînt mitraliate instalaţiile: patru rezervoare incendiate, acestea conţinînd 150 000 galoni de benzină de aviaţie; apoi distruge personal 4 locomotive şi avariază alte 3.

13 martie

Locotenentul Clostermann conduce o patrulă de 4 Tempest-uri asupra gării de triaj Hamm şi distruge 3 locomotive. Puternică reacţie a antiaerienei (F.O. Mac Culloch doborît).

14 martie

Locotenentul Clostermann conduce un *sweep* de 8 Tempest-uri în regiunea Hanovra. Luptă împotriva a 40 Messerschmitt-uri 109. Personal, distruge unul şi probabil încă unul, avariind un al treilea; 3 Tempest-uri şi 3 piloţi pierduţi în timpul acestei bătălii: W.O. Alexander, F.O. Park şi F. Lt. Cresswell.

21 martie

Locotenentul Clostermann conduce 4 Tempest-uri într-un *sweep* în regiunea Niemburg şi Verden. Distruge personal 3 locomotive; 2 Tempest-uri din 4 sînt doborîte de antiaeriană: F. Lt. Stark şi F. Lt. Kennedy.

23 martie

Locotenentul Clostermann conduce o patrulă de interdicţie a traficului feroviar în zori în regiunea estică a Bremen-ului. Distruge personal 6 locomotive şi 2 camioane. Avionul său este lovit de un proiectil de 37 mm în aripa stîngă. Antiaeriană densă. Alte patru avioane din şase ale patrulei sînt doborîte de antiaeriană: F.O. Long, F.O. Vasyl, Sgt. Shepperd, P.O. Mac Laren.

26 martie

Locotenentul Clostermann conduce o recunoaştere de luptă în regiunea lacului Dummer. Antiaeriană foarte puternică. Şase avioane

din opt sînt atinse, dar numai unul pierdut (F. Lt. Joe Payton). Locotenentul Clostermann distruge personal 7 locomotive şi avariază mai multe altele, precum şi 3 camioane-cisternă pe autostrada Osnabruck.

28 martie

Recunoaşteri de luptă, în celule, cu prilejul trecerii Rinului. Locotenentul Clostermann urmăreşte un Fiesler 156, îl avariază şi îl obligă să aterizeze forţat, nimicindu-l apoi la sol. Atacă o baterie de artilerie tractată de 155 mm pe care o scoate din funcţiune prin trei mitralieri succesive, distrugînd două furgoane de muniţii şi trei tractoare.

– După-amiază, aceeaşi misiune. Locotenentul Clostermann atacă singur o coloană de 11 tancuri de tipul SP MK III 75. Distruge unul şi avariază alte patru, menţinîndu-se – în ciuda antiaerienei – deasupra obiectivului, spre a ghida Typhoon-urile antitanc alertate. Nu se întoarce la bază decît după ce a fost rănit şi cu aparatul lovit în mai multe locuri. Acţiunea aceasta prilejuieşte trimiterea unei telegrame de felicitare din partea colonelului şef de stat major G2 Air al Armatei a 2-a canadiană.

În amurg, locotenentul Clostermann efectuează o altă misiune, conducînd o patrulă de 4 Tempest-uri ce supraveghează Rheine Hopsten şi aerodromurile sale satelite. Doboară un Junkers 88 vînător de noapte şi, rănit la piciorul drept, cu aparatul serios avariat, lipsit de legătură radio, se întoarce totuşi la bază. Nemaiputînd fi îndrumat de punctul de control, avionul se sfărîmă, iar el este rănit la faţă.

Între 28 martie şi 2 aprilie

De la 28 martie, ora 22, pînă la 2 aprilie, ora 12, locotenentul Clostermann îşi petrece timpul în spitalul nr.18 din Eindhoven. Prin ordinul 714/83/II, T.A.F., H.Q., este afectat la – comanda Escadrilei nr.3 din escadra 122.

2 aprilie

Squadron Leader P.H. Clostermann D.F.C. trece la comanda escadrilei 3.

Conduce, în după-amiaza zilei, o patrulă în regiunea Dummer. Atacă 2 Focke Wulf-uri 190 D-9, care abia decolaseră şi doboară unul, apoi mitraliază un şir de avioane de bombardament, avariind grav la sol 2 JU 188. Avionul său este lovit de antiaeriană. În timpul acestui atac, patrula sa distruge un convoi rutier de treizeci camioane-cisternă.

3 aprilie

Squadron Leader P.H. Clostermann conduce o patrulă de interdicţie a traficului feroviar în regiunea Hanovra. El distruge patru locomotive. Un coechipier este doborît de antiaeriană (sergentul Browny).

Conduce o a doua patrulă în recunoaştere de luptă în regiunea lacului Steinhuder. Distruge 2 locomotive şi 2 camioane. Un avion doborît de antiaeriană (W.O. Tuck).

În amurg, conduce o a treia patrulă la nord de Enshelde. Nimereşte într-un „flaktrap” (capcană antiaeriană). Două avioane doborîte (Sergentul Hale şi F.O. Bosley).

5 *aprilie*

Squadron Leader P.H. Clostermann conduce o patrulă în zori. Un Junkers 88 este doborît în flăcări deasupra aerodromului Wunstorf. Apoi, patrula mitraliază aerodromul, avariind la sol trei Ju-88. Cele patru avioane ale patrulei sînt lovite de antiaeriană.

După-amiază conduce un *sweep* în regiunea lacului Dummer. Luptă împotriva a 12 Focke Wulf-uri 190 şi participă la distrugerea a 2 Messerschmitt-uri 109. Avionul său este lovit de trei proiectile de 20 mm şi de unul de 37 mm.

19 aprilie

Comandantul escadrilei conduce 8 Tempest-uri în recunoaştere de luptă asupra regiunii Hamburg. Distruge personal 7 camioane. Antiaeriană puternică: 3 avioane, din 8, avariate şi un avion doborît (F. Lt. Mackensie).

În asfinţit ia cu sine doi voluntari, spre a mitralia aerodromul din Rottemburg. Distruge personal 2 Heinkel 177 şi avariază alte 2. Unul dintre coechipierii săi este lovit de antiaeriană, are un pneu plesnit şi îşi pierde viaţa la aterizare (F.O. Reeds).

20 aprilie

Squadron Leader Clostermann conduce 12 Tempest-uri într-un *sweep* asupra Balticei. Distruge în cooperare un cvadrimotor Junkers 290 deasupra Skagerrak-ului. De asemenea, distruge 4 locomotive şi 12 camioane.

Seara, conduce 3 Tempest-uri în patrulare de noapte de-a lungul autostrăzii Bremen-Hamburg. Angajează 30 Focke Wulf-uri „bot-lung“ pe o ploaie densă. Este lovit de antiaeriană la începutul luptei, apoi un Focke Wulf îi avariază avionul care ia foc. Totuşi continuă lupta şi

distruge personal 2 Focke Wulf-uri, apoi readuce la baza aflată la 320 km Tempest-ul său în flăcări. Aterizează pe burtă.

3 mai

Squadron Leader Clostermann conduce o recunoaştere de luptă asupra Kiel-ului. Distruge un Focke Wulf 190 în luptă aeriană şi avariază alte două la sol.

După-amiază conduce o recunoaştere navală pe coastele Danemarcei, obligînd un submarin de 500 tone să eşueze la Aager Fjord.

Conduce, în lumina amurgului, 24 Tempest-uri asupra unui obiectiv special, baza aeronavală din Grossembrode, pe care se află concentrate peste 100 multimotoare de transport. Se izbeşte de o acoperire inamică de aproape 200 avioane de vînătoare. Detaşează 20 Tempest-uri pentru a angaja vînătoarea adversă şi conduce, pentru mitraliere, o formaţie de patru Tempest-uri. Cei trei coechipieri ai săi sînt doborîţi în timpul primei treceri: doi de către antiaeriană (F. Lt. Bone şi sergentul Crow), iar al treilea nu se ştie în ce împrejurări (F. Lt. Dug Worley).

Squadron Leader Clostermann doboară atunci un Junkers 252, care abia decolase, apoi două Dornier 24 pe deasupra strîmtorii Fehmarn. Repetă apoi singur o trecere de mitraliere, avariind grav, la sol, 2 avioane Arado 232 şi 2 Blohm şi Voss aflate în radă. Controlează apoi lupta împotriva vînătorilor, dintre care au fost doborîţi 14 faţă de 11 Tempest-uri şi 10 piloţi (din aceştia, 3 de către antiaeriană). Participă la doborîrea unui Messerschmitt 109 şi a unui Focke Wulf 190.

TABLOU DE VÎNÂTOARE

Lista cu victoriile căpitanului Pierre Clostermann

VICTORII OMOLOGATE ÎN LUPTA AERIANĂ:

19 Focke Wulf 190
7 Messerschmitt 109
2 Dornier 24
1 Fiesler 156
1 Junkers 252

1 Junkers 88
1 Junkers 290
1 Heinkel 111

DIVERSE AVIOANE DISTRUSE ORI SCOASE DIN LUPTĂ ÎN TIMPUL MITRALIERII DE AERODROMURI:

7 Junkers 88 şi 188
6 Dornier 18
4 Heinkel 177
3 Arado 232
2 Focke Wulf 190
1 Junkers 252
1 Blohm şi Voss
etc... etc...

AVIOANE INAMICE GRAV AVARIATE SAU PROBABIL DISTRUSE ÎN TIMPUL LUPTELOR AERIENE:

6 Focke Wulf 190
6 Messerschmitt 109

OBIECTIVE DIVERSE OMOLOGATE ÎN TIMPUL MISIUNILOR DE ASALT

72 locomotive şi vreo sută de trenuri atacate.

255 camioane şi mijloace de transport rutier, dintre care vreo treizeci de camioane-cisternă.

5 tancuri

2 vedete torpiloare

Un submarin de 500 tone, în cooperare.

Diverse obiective atacate şi distruse cu bombe şi cu tunurile, printre care o rafinărie de petrol la Gadesbuden, cu distrugerea de 150 000 galoni benzină specială pentru avioane etc.

*

293 misiuni de luptă ofensive cu rază mare de acţiune
97 misiuni de asalt şi de bombardament în picaj
42 misiuni de vînătoare defensive.

RAPORT DE LUPTĂ 122/3347/83% II T.A.F.

Flight Lieutenant P.H. Clostermann D.F.C.

Escadrila 56 – Tempest V – decolare: 11,15 – aterizare: 13,18 – locul luptei: Hameln – altitudine: 4 000 picioare – pierderi ale inamicului: 2 Focke Wulf-uri „bot-lung“ scoase din luptă.

Raport personal:

Conduceam patrula verde a escadrilei 56 într-o misiune de supraveghere în regiunea Oshabruck-Uchte. Aproximativ la ora 12,10 am auzit prin radio că escadrila al cărei indicativ era „Mac Duff“ angaja în luptă avioane inamice în regiunea Rheine.

Cîteva minute mai tîrziu, cînd tocmai ne întorceam cu 180°, am zărit şapte Focke Wulf-uri „bot-lung“ zburînd la 3 700 picioare în direcţia est.

Erau nori la aproape 3 000 picioare, iar noi zburam chiar pe sub ei. Mi-am schimbat pe dată virajul, urmat de avioanele patrulei mele şi ne-am largat rezervoarele suplimentare. M-am trezit dincolo de nori, la 2 000 metri în spatele formaţiei inamice. Am reuşit atunci, cu motorul în plin, să degajez la stînga. Focke Wulf-urile au observat şi au degajat şi ele la stînga. Am executat o trecere frontală, urmată de un viraj cabrat care m-a adus la 200 metri şi la 25° faţă de comandantul patrulei inamice. Am tras trei rafale, iar la a treia am văzut explozii înflorind pe la încheieturile şi de-a lungul fuselajului acelui aparat. Focke Wulf-ul a degajat în picaj sub mine şi l-am pierdut din vedere. Am executat un semi-tonou şi m-am aruncat într-un picaj de 90° asupra unui alt Focke Wulf. Am tras o rafală lungă continuă reducînd corecţia de la 80° pînă la 50° şi l-am lovit în aripa dreaptă. O duzină de alte Focke Wulf-uri şi-au făcut atunci apariţia venind dinspre vest şi am pornit în săgeată spre nori, urmat de cei trei coechipieri ai mei.

– Aparatul de filmat a funcţionat.

– Cele patru tunuri au tras respectiv 82, 84, 81 şi 83 proiectile de 20 mm.

RAPORT DE LUPTĂ 122/3475/83/II T.A.F.

Escadrila 3 – Tempest V – decolare: 18,08; aterizare: 20,03; locul luptei: aerodromul din Adhorn; altitudine: 0; pierderi inamice: 1 Focke Wulf 109 D-9 distrus în aer, două Junkers 188 scoase din luptă la sol.

Raport personal:

Conduceam patrula Filmstar Galben într-o recunoaştere de luptă asupra regiunii Bremen-Hanovra. Atacam transporturi cu automobile pe şoseaua principală dintre aerodromurile Cloppenburg şi Aldhorn. Cum tocmai redresam după prima mitraliere, am văzut doi vînători inamici decolînd din Aldhorn în timp ce antiaeriana trăgea din plin.

Mi-am prevenit patrula şi de la 4 000 picioare m-am aruncat în picaj asupra celui de al doilea avion care îşi escamota trenul de aterizare. Trecînd chiar deasupra pistei, l-am atacat cu 5° în spate, la mai puţin de 30 picioare. Am tras o rafală de trei secunde, deschizînd focul la 400 metri şi încheindu-l la 50. Am zărit explozia proiectilelor mele pe pista de ciment pe dedesubtul şi în jurul avionului pe care l-am identificat ca fiind un Focke Wulf 190 D-9 „bot-lung“. Grav atins, avionul inamic a glisat spre stînga, strivindu-se de pistă şi semănînd sfărîmături incendiate pe o mare porţiune de teren. Avionul meu a fost stropit de uleiul ţîşnit din rezervoarele sparte ale Focke Wulf-ului.

Celălalt aparat inamic se mai afla în zbor, dar nu am putut vira destul de strîns pentru a-l ajunge din urmă şi a-l angaja. Antiaeriana se făcea viu simţită, astfel că am hotărît să rămîn la rasul solului; în trecere am mitraliat un grup de Junkers 188, parcate într-o pădurice de la capătul pistei. Mi-am concentrat atacul asupra motoarelor şi cabinelor, dar nici unul nu a luat foc.

Avionul meu a fost lovit atunci de un proiectil de 20 mm. Am luat cap compas spre bază, iar pe drumul de întoarcere am distrus trei camioane cu remorcă.

Aparatul de filmat a funcţionat.

Cele patru tunuri au tras respectiv: 146, 185, 184, 150 proiectile de 20 mm.

RAPORT DE LUPTĂ 125/541/83/II T.A.F.

Aspirant P.H. Clostermann

Escadrila 602 – Spitfire IX B – decolare: 11,05 – aterizare: 11,57 – locul luptei: regiunea Caen – altitudinea: de la 2 100 picioare la 7 000 picioare – pierderi inamice: 1 Messerschmitt 109 G probabil distrus, 1 Focke Wulf 190 distrus.

Raport personal:

La ora 11,05 patrula Red a escadrilei 602 decola în alarmă, condusă de mine.

La 11,07 A.A. din Longues deschidea foc asupra doisprezece vînători germani care patrulau pe deasupra bazei noastre, deasupra norilor, la aproximativ 3 000 picioare. Urmat de nr. doi al meu, Pilot Officer Kidd (R.C.A.F.), am străpuns de-a dreptul norii.

Dar abia ieşisem deasupra lor, cînd un Messerschmitt 109 a şi executat o trecere frontală asupra noastră. Numărul meu 2 angajă atunci două Messerschmitt-uri 109, deasupra şi în dreapta mea, la 500 metri, în timp ce eu atacam 4 Messerschmitt-uri care ne ameninţau din stînga. După cîteva manevre preliminare, am deschis focul asupra unuia dintre aceste Me 109, iar după două rafale de 20 mm şi de mitraliere, avionul inamic pica în pătura de nori, lăsînd în urmă fum negru, gros şi ploaie de sfărîmături. M-am luat după el în adîncul norului, trăgînd numai cu mitraliera. Deodată Messerschmitt-ul 109 execută la mai puţin de 700 picioare un viraj brusc şi dispăru. Prins în vîrtejul său, am pierdut o clipă controlul aparatului, aflat în zbor fără vizibilitate. Am urcat apoi singur pînă la 6 000 picioare, urmînd indicaţiile controlorului, care mă anunţa despre o puternică formaţie germană concentrată în spatele oraşului Caen.

Abia ajuns deasupra aerodromului Caen Carpiquet, am fost angajat de 4 Focke Wulf-uri 190, al căror comandant mă atacă în şandelă, pe dedesubt. Le-am ţinut piept, deschizînd focul de la 800 de metri, cu o rafală continuă, pînă ce distanţa se micşoră la 40 de metri. Un lanţ de explozii izbucni la bordul de atac al aripii stîngi a Focke Wulf-ului. Capota motorului se desprinse, zdrobind direcţia. Aparatul inamic intră în vrilă şi, în ciuda vizibilelor eforturi ale pilotului, se sfărîmă lîngă hangar, la sud-vestul aerodromului. De celelalte trei am izbutit să mă descotorosesc după aceea.

Aparatul de filmat a funcţionat bine: 1,75 metri de film.

Cele două tunuri au tras respectiv 75 şi 76 proiectile de 20 mm.

Cele patru mitraliere au tras 299, 300, 300 şi 300 gloanţe de 7,7 mm.

RAPORT DE LUPTĂ 125/612/83/II T.A.F.

Aspirant Clostermann

Escadrila 602 – Spitfire IX B – decolare: 15,20; aterizare: 16,35; locul luptei: regiunea Saint-Lô; altitudine: 1 200 picioare; pierderi duşmane: 1 Messerschmitt 109 probabil distrus.

Raport personal:

Zburam ca număr 2 al căpitanului Charney D.F.C. în regiunea Saint-Lô, către orele 16. După ce am atacat două camioane, am fost luaţi prin surprindere de patru Messerschmitt-uri 109. Am degajat făcînd faţă atacului şi după patru viraje de 360° am reuşit să mă plasez în spatele unui Me 109 asupra căruia am tras de la 200 de metri la 120 de metri.

Am observat serioase lovituri la motor şi la cabina pilotului. Dintr-unul din radiatoarele sparte ţîşnea un nor dens de glicol. În două rînduri, un soi de explozii, urmate de învolburarea sfărîmăturilor, se produseseră pe sub motor.

Înainte de a-l da gata, am fost lovit de două proiectile incendiare trase de un al doilea Me 109 şi am fost nevoit să degajez şi să trag trei sferturi înainte fără rezultat.

Aparatul de filmat a funcţionat bine.

Cele două tunuri au tras respectiv 60 şi 60 proiectile de 20 mm.

Cele patru mitraliere au tras 223, 14 (blocată), 222, 223 gloanţe.

NOTE PRIVITOARE LA LUFTWAFFE

MESSERSCHMITT 109

În pofida faptului că fusese introdus Focke Wulf-ul 190, Messerschmitt-ul 109 a reprezentat de-a lungul războiului coloana vertebrală a Jagd Geschwäder-elor [1] aparţinînd Luftwaffe-i.

Contemporan al Spitfire-ului (ambele tipuri de aparate au fost într-adevăr proiectate în 1934-35), a fost perfecţionat necontenit de către inginerii germani.

Principala sa caracteristică o constituia viteza. Datorită diverselor dispozitive de supracomprimare (GM 1, injecţie de metanol în cilindri etc...), uşor adaptabile la motorul său în linie Daimler Benz 605 de 1 800 cai putere, ultimele tipuri Me 109 K 14 atingeau 720 kilometri pe oră.

De dimensiuni foarte mici (16 metri pătraţi suprafaţă – 9 metri anvergură şi 8,90 m lungime), uşor (3 200 kg), urca admirabil. Avea totuşi marele defect al blocării comenzilor la viteză ridicată, ceea ce făcea ca maniabilitatea lui să fie dificilă. Armamentul său obişnuit consta în trei tunuri de 20 mm, dintre care unul trăgea prin butucul elicei, şi din două mitraliere uşoare. Unii piloţi germani preferau tunul axial (citat) şi două mitraliere grele sub capota motorului. În ultimele luni ale războiului soluţia aceasta a devenit standard, cu un tun de 30 mm în locul modelului 151/20.

Mai rapid decît Spitfire-ul, era din toate punctele de vedere mai puţin maniabil. După un timp, în pofida superiorităţii noastre la viteză, trebuia să ne dovedim foarte prudenţi cu Tempest-urile noastre în luptele cu avioanele Me 109, căci acestea virau mai bine decît noi la viteze sub 450 kilometri pe oră, mai ales la altitudine medie.

În ceea ce-i priveşte pe germani, marele avantaj al lui 109 stătea în uşurinţa cu care putea fi construit în serie mare – aproape 30 000 aparate Me 109 au fost realizate, în timpul războiului, în douăzeci şi şapte de uzine, dintre care cea mai cunoscută era cea de la Regensburg.

Un amănunt ciudat: toţi „aşii” germani, cu excepţia lui Walter Nowotny şi a lui Graf, l-au preferat totdeauna pe Me 109 faţă de Focke Wulf-ul 190, poate din pricina vitezei sale, a forţei ascensionale (7 000 metri în 6 minute). Totuşi, spre deosebire de FW 190, era neplăcut de pilotat din cauza carlingii strîmte, a spaţiului înţesat de montanţi şi extensoare, precum şi din pricina trenului de aterizare fragil, primejdios, şi a marii sale vulnerabilităţi.

MESSERSCHMITT 262

Messerschmitt-ul 262, primul avion de luptă cu propulsie prin

---

[1] Escadre de vînătoare (n. red.)

reacţie utilizat în mod efectiv şi în număr mare în timpul acestui război, era o maşină splendidă, ale cărei calităţi aerodinamice rămîn şi astăzi [*] de neegalat, chiar şi faţă de realizările mai recente ale tehnicii anglo-americane din 1946-1947.

Proiectat în 1941, învăluit de o nepătrunsă taină, primul 262 şi-a luat zborul la sfîrşitul anului 1942 cu două turbine JUMO 00 4. După numeroase greutăţi, datorate intempestivelor intervenţii ale Ministerului Aerului German şi chiar ale lui Hitler, construcţia lui în serie a fost lansată la începutul lui 1944. Lipsa unor metale speciale pentru axe şi rulmenţi pentru turbine a adus după sine multe amărăciuni; totuşi, în ciuda puterii limitate a turbinelor JUMO 00 4 B, Messerschimtt-ul 262 atingea o viteză de 925 kilometri pe oră, cu un armament de 4 tunuri de 30 mm.

Este cert că apariţia lui 262 – adevărată revoluţie în tehnica aeriană – în unităţile de vînătoare a pricinuit serioase griji Statului major aliat. Unele Messerschmitt-uri 262 au fost anume echipate pentru acţiuni împotriva Fortăreţelor Zburătoare.

Aşa, de pildă, în martie 1945, 6 Me 262 plecînd de la centrul de încercare din Oberammergau, sub comanda generalului Gollob şi a lui Nowotny, care pilotau ei înşişi două aparate de acest fel, au doborît, în decursul unui singur zbor, 14 Fortăreţe Zburătoare. Aceste Me 262 erau echipate, fiecare, cu 48 rachete RM 4, construite în uzinele RW, în ritmul de 25 000 pe lună. Din fericire, era prea tîrziu.

Caracteristicile lui Me 262 erau următoarele:

Anvergura: 12,50 metri. Lungimea: 10,60 metri. Suprafaţa portantă: 21 metri pătraţi. Greutate totală: 8 000 kilograme. Distanţă de rulare la decolare pe un vînt de 20 kilometri pe oră, pe o pistă de ciment: 1 000 metri.

În seara zilei de 5 mai, la cîteva ore după armistiţiu, cinci Messerschmitt-uri 262 îşi făceau apariţia în circuitul aerodromului Fassberg. Se întorceau de la Praga, unde mitraliaseră liniile din est, iar acum veneau să ni se predea. Erau primele Me 262 pe care le capturam intacte, cu tot echipamentul lor de luptă.

Cîteva zile mai tîrziu, cînd a trebuit să fie duse la Lubeck, pentru a le transporta apoi pe terenurile de încercare ale R.A.F., în Anglia, piloţii germani au fost aceia care, cu lacrimi în ochi aproape, ne-au dat instrucţiunile necesare pilotării lor. Eram de-a dreptul impresionaţi de perfecţiunea, tehnica şi modernitatea acestor maşini evident superioare.

Am plecat cu primul – nefiind deloc liniştit în sinea mea – iar

---

[*] Autorul scrie acest text înainte de anul 1949.

decolarea s-a dovedit anevoioasă. După ce am rulat pe pistă mai mult de un kilometru, am încercat să-l smulg de la pămînt, dar în ciuda celor 300 kilometri la oră pe care îi aveam la anemometru, avionul a revenit greoi la sol, strîmbîndu-şi roata din faţă. Doar cu cîţiva metri înainte de marginea aerodromului îşi luă într-adevăr zborul. Smoky Schraeder, care comanda escadrila 616 de avioane Meteor [*], porni măiestrit cu al doilea şi, ca prin minune, totul se petrecu bine, cel puţin cu primele patru aparate. Ultimul se îndărătnici să rămînă pe loc.

FOCKE WULF 190

Am întîlnit Focke Wulf-ul 190 sub două forme principale:

– Între 1941 şi 1943 cu un motor în stea (FW 190 A 9).

– De la sfîrşitul lui 1944 pînă în 1945 cu un motor în linie (FW 190 D-2 – „bot-lung“).

În cele treisprezece uzine principale aparţinînd firmei Focke Wulf, dintre care cele mai vestite se aflau la Marienburg, Halberstadt, Wismes, Cassel, Sorau şi Schwerin au fost construite aproape 15 000 FW 190.

Monoloc, monomotor, de o construcţie în întregime metalică, rapid, suplu, foarte bine armat, Focke Wulf-ul era un adversar de temut cînd se afla în mîini bune.

Cu motorul său de 14 cilindri în stea, cu cei 1 875 cai putere ai săi (BMW 801 TS), maşina aceasta compactă putea atinge o viteză de 680 kilometri pe oră.

Cîntărind patru tone, avea o suprafaţă portantă de 12 metri pătraţi, o anvergură de 10,50 m şi o lungime de 8,84.

Puternic armat cu 4 tunuri cu tragere rapidă de 20 mm MG 151 şi cu două mitraliere grele de 13 mm, el dispunea, datorită cadenţei tirului armelor sale, de un volum de foc dublu faţă de cel al Spit-ului IX.

Picajul său foarte rapid, îngemănat cu o neobişnuită supleţe a eleroanelor, îi asigura avantajul în lupta pe plan vertical. Totuşi, Spitfire-ul vira mult mai bine, ceea ce echilibra şansele în luptă. Dar Focke Wulf-ul 190 îşi menţinea necontenit facultatea de a putea abandona după voie, datorită accelerării sale.

Focke Wulf-ul 190 „bot-lung“ reprezenta o perfecţionare a modelului 190 clasic.

Primele au fost identificate în luptă în primele zile ale lui 1944, iar spre sfîrşitul anului el înlocuise Focke Wulf-ul A 9 în cele mai multe dintre escadrilele Luftwaffe-i.

---

[*] Primele avioane britanice cu reacţie, intrate în serviciu la sfîrşitul războiului (n. red.).

Înzestrat cu un motor în linie de 2 000 cai putere, care îi dădea înfăţişarea fină a unei siluete de reptilă, mult îmbunătăţit din punct de vedere aerodinamic, Focke Wulf-ul 190 D zbura cu peste 720 kilometri pe oră. Era mai lung cu 1,80 m, iar în ultima fază a războiului – cu excepţia Tempest-ului – „bot-lung“ s-a dovedit mult superior altor avioane de vînătoare ale aliaţilor în luptele la altitudine joasă şi medie.

Armamentul său fusese revizuit – trei tunuri de 20 mm, dintre care unul cu tragere prin butucul elicei (uneori tunul acesta de 20 era înlocuit cu unul de 30 mm de tipul MK 103) şi două mitraliere grele de capotă. Forţa sa ascensională era considerabilă, căci urca la 8 000 metri în zece minute.

Mai uşor decît Tempest-ul, ceva mai puţin rapid în palier şi mai ales în picaj, FW 190 „bot-lung” urca totuşi mai bine şi păstra o anume superioritate în maniabilitatea eleroanelor. Performanţele în luptă ale celor două aparate erau simţitor aceleaşi, Tempest-ul nefiind avantajat decît de acceleraţia sa.

Toţi aviatorii aliaţi care au avut avantajul să încerce acest Focke Wulf 190 s-au arătat unanimi în a declara că era foarte plăcut de pilotat. Vizibilitate remarcabilă, o bună protecţie datorită blindajului bine distribuit, o foarte confortabilă poziţie a pilotului, cu picioarele sus, deci excelentă pentru a rezista ucigătoarelor efecte ale forţei centrifuge la viteză mare – toate calităţile acestea, adăugate unei supleţi extrem de mari în manevrele executate chiar la viteze mari, făceau din el un adversar primejdios.

AVIONUL DORNIER 335

Aparatele acestea au fost construite în număr mic, începînd din ultima parte a anului 1944. De o concepţie ciudată – cu un motor de tracţiune în faţă şi cu un altul propulsiv în spate – Dornier-ul 335 putea fi utilizat ca monoloc pentru vînătoarea de zi şi ca avion cu două locuri pentru cea de noapte. Era o maşină mare, ce cîntărea zece tone, cu o anvergură de 13 m, o suprafaţă portantă de 35 metri pătraţi şi o lungime de 13,87 m. Cu două motoare Daimler Benz 603 a 1 700 cai putere fiecare, atingea o viteză utilă de 760 kilometri pe oră. Armamentul său era alcătuit din trei tunuri de 30 mm şi din două mitraliere grele de capotă.

În realitate, Do 335 fusese conceput ca avion de vînătoare greu, mixt, cu un Daimler Benz în faţă şi o turbină cu reacţie în spate.

Practic, Do 335 nu a fost utilizat operaţional.

AVIONUL ARADO 234

Primul Arado 234, avion de recunoaştere cu reacţie, a zburat în decembrie 1943, iar în iunie 1944 începea producţia lui în serie în uzinele din Warnemunde.

A fost utilizat pentru recunoaşterile la mare altitudine şi mai ales pentru bombardament tactic asupra anumitor obiective foarte bine apărate. Avionul acesta poate fi considerat drept primul avion de bombardament cu reacţie. Sub cele două turbine ale sale el purta cîte o bombă de cinci sute kilograme, iar sub fuselaj una de o tonă. Viteza sa era de 790 kilometri pe oră. Mai lung decît Messerschmitt-ul 262 (15 metri anvergură şi 13 lungime, cu o suprafaţă portantă de 27 m^2), cîntărea aproape zece tone. Decolarea sa – încărcat – era nespus de anevoioasă, fiindu-i necesară o pistă de cel puţin 2 000 metri lungime. Mai tîrziu germanii au instalat un cărucior de decolare largabil, prevăzut cu patru rachete auxiliare pe care era aşezat Arado-ul 234 şi, datorită acestui dispozitiv, distanţa de decolare a fost redusă la aproximativ 600 m.

Avionul Arado 234 avea o siluetă asemănătoare cu a avionului Marauder B 26 american, iar apropierea aceasta a atras după sine multe confuzii. Au fost date în folosinţă aproape 350 aparate Arado din acest tip.

Arado 234 C era înzestrat cu patru turbine şi trebuia să înlocuiască sub-tipul A în escadrile. Numai un număr foarte mic a putut fi livrat înainte de armistiţiu; totuşi, avionul acesta pare să fi reprezentat o reuşită tehnică de prim ordin, dată fiind viteza lui de 900 kilometri pe oră şi foarte marea stabilitate.

AVIONUL ARADO 232

Avionul Arado 232 era un aparat de transport militar, anume proiectat. Cu cele patru motoare Bramo, cu fuselajul său cu grindă şi mai ales cu cele unsprezece perechi de roţi de sub fuselaj, avea o linie cu totul deosebită.

Era folosit pentru transportul pieselor detaşate, al benzinei, al motoarelor şi adesea chiar al personalului. A fost construit în număr destul de mare, iar cele mai multe din aceste avioane au slujit la evacuarea Statelor majore în Norvegia, în ultimele zile ale războiului. Caracteristici: viteza maximă: 338 km/oră; anvergura: 33,50 m; lungimea: 23,50 m; suprafaţa portantă: 179 m^2; greutatea totală: 22 tone.

CÎTEVA PĂRERI ASUPRA AVIAŢIEI DE VÎNĂTOARE GERMANE

Colonel Leslie E. Simmonds, director al serviciilor de cercetări tehnice şi balistice ale laboratorului din Aberdeen (al Cartierului General al armatei britanice):

„Avioanele de vînătoare germane au fost totdeauna de primă clasă. În pofida anumitor defecte, avioanele lor cu reacţie au avut un semnificativ efect demoralizator asupra statelor majore aliate. Messerschmitt-ul 262 şi ultimele tipuri de Focke Wulf-uri au însemnat o veritabilă ameninţare în ce priveşte superioritatea aeriană aliată, pînă în ultimele zile ale războiului. Performanţele atinse la viteză erau excepţionale, iar armamentul avioanelor de vînătoare germane mult superior celui al nostru.”

(*Raport către SHAEF privind cercetările germane*)

Profesor O.P. Fuchs de la Institutul din Zürich (Elveţia), ataşat ca expert în probleme de armament pe lîngă „North American Committee for Aeronautics” din Statele Unite:

„În timp ce în perioada iulie-august-septembrie 1944 raportul pierderilor reciproce era de 1 la 1 (adică pentru o pierdere totală în luptă din partea germană se înregistra o pierdere totală de partea aliată, mai ales în ce priveşte avioanele de vînătoare şi o mică proporţie de bombardiere), raportul pierderilor în perioada 22 februarie-26 martie 1945 (nu avem date exacte decît pentru această perioadă) era de 1 la 7,5, datorită punerii în linie a noii combinaţii de arme a lui Gollob. Pentru pierderea totală a unui avion de vînătoare german, se înregistrau deci şapte pierderi şi jumătate în aviaţia aliată (de data aceasta cu o proporţie mare de bombardiere cvadrimotoare).

Cifrele acestea vorbesc de la sine:

(Din aprecierea eficacităţii armelor de bord. Interavia, 1/48).

Samuel W. Taylor, fost şef al Biroului pentru probleme tactice al Cartierului General al Armatei a 8-a aeriană a S.U.A.:

„Întotdeauna am considerat Luftwaffe drept un adversar foarte primejdios şi superior din punct de vedere tehnic. Este posibil ca Luftwaffe să fi pierdut nouăzeci şi nouă la sută din cei mai buni piloţi ai săi în luptă cu începere din 1939 şi tot atît de posibil este ca ea să fi fost nevoită să-şi împestriţeze linia întîi cu efective prea puţin experimentate. Totuşi, a reuşit să promoveze totdeauna tactici ofensive şi defensive ce s-au dovedit de o înaltă eficacitate”.

(*Raport for the year of 1944 – 8-th Air Force*.)

CÎTEVA CITĂRI PRIVIND AUTORUL

. . . .

Aspirant Pierre Clostermann – detaşat la o divizie de vînătoare a R.A.F.-ului.

„Pilot de mare clasă, remarcabil ca vioiciune şi virtuozitate, valoros aspirant de rezervă.

Totalizează mai mult de 184 ore de zbor de luptă în 125 misiuni, dintre care 105 ofensive în teritorii ocupate de inamic şi cinci foarte reuşite de bombardament în picaj asupra bateriilor de coastă deosebit de bine apărate.

Are la activul său 3 FW 190 distruse în luptă aeriană, 2 Me 109 şi 1 FW 190 avariate în luptă aeriană, o locomotivă distrusă şi numeroase obiective avariate.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.

Decizia 14.344/S/DPM/I.

✶

Aspirant Clostermann Pierre – Escadrila 602 a R.A.F.

„Pilot remarcabil. Mulţumită curajului şi măiestriei sale, menţine la cel mai înalt grad prestigiul francez în grupul englez din care face parte de zece luni.

La 7 ianuarie 1944 este atacat, în timp ce se afla singur deasupra Abbeville-ului, de către o formaţie de 3 FW 190 şi a avariat unul dintre ele.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.

Decizia 8/9/44.

✶

Aspirant Clostermann Pierre – detaşat într-o divizie de vînătoare a R.A.F.

„Strălucit pilot de vînătoare care, la 15 iunie 1944, a distrus pe frontul din Normandia, în timpul unei misiuni de vînătoare libere, un FW 190.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.

Decizia nr.109 din 30/10/44.

✶

Aspirant Clostermann Pierre – detaşat într-o divizie de vînătoare a R.A.F.

„Tînăr pilot de vînătoare curajos şi destoinic, care s-a distins din nou pe frontul din Normandia distrugînd la 27 iunie 1944 un Focke Wulf 190, după ce a distrus, probabil, un Messerschmitt 109 în cursul aceleiaşi

misiuni.
Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.
Decizia nr.109 din 30/10/944.

✶

Aspirant Clostermann Pierre – detaşat într-o divizie de vînătoare a R.A.F.

„Tînăr ofiţer pilot, care se face din nou remarcat prin strălucitoarele sale calităţi de vînător, doborînd în flăcări un FW 190 la 29/6/44.

La 30/6/44, în cursul celei de a 200 misiuni ofensive, a atacat şi probabil distrus un Me 109 şi incendiat trei vehicule inamice, dintre care două camioane cisternă.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.
Decizia nr.109 din 30/10/44.

✶

Aspirant Clostermann Pierre – detaşat într-o divizie de vînătoare a R.A.F.

„Excelent ofiţer, pilot de vînătoare ale cărui remarcabile calităţi de abilitate şi curaj nu au ca seamăn decît ardoarea combativă.

A izbutit să distrugă un Focke Wulf 190 şi să avarieze alte patru, în timpul unei lupte deosebit de violente şi prelungite împotriva unor forţe inamice mult superioare numericeşte; astfel suma totală a victoriilor sale se ridică la 6 FW 190 şi un Me 109 avariat, 2 Me 109 probabile, 5 FW 190 şi 2 Me 109 avariate.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.
Decizia nr.109 din 30/10/44.

✶

S/Locotenent Clostermann Pierre – detaşat într-o divizie de vînătoare a R.A.F.

„Ofiţer pilot într-o escadrilă de vînătoare de doi ani şi mai bine. Face dovada unui curaj şi a unei îndrăzneli remarcabile.

Însufleţit de cel mai curat patriotism, a ştiut – datorită virtuozităţii sale – să menţină pe o treaptă foarte înaltă prestigiul aviaţiei de vînătoare franceze în rîndurile aviaţiei de vînătoare britanice.

Însumează opt victorii oficiale, patru victorii probabile, 5 avioane inamice avariate şi numeroase obiective distruse la sol.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.

semnat: *C. de GAULLE*

✶

S/Locotenent Clostermann Pierre – detaşat într-o divizie de

vînătoare a R.A.F.

„Ofiţer pilot de o neasemuită însufleţire în luptă. Pătruns de cele mai înalte tradiţii ale aviaţiei franceze, a reluat lupta în calitate de comandant al escadrilei într-o divizie de elită a R.A.F.-ului echipată cu avioane Tempest.

La 5 martie, în cursul unei patrulări în regiunea Hannover, a atacat 4 Messerschmitt-uri 109, reuşind să doboare unul prin incendiere. Între 1 şi 6 martie a mai distrus un mare număr de locomotive.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.

Decizia 950/17/7/45.

✶

S/Locotenent Clostermann Pierre – detaşat în R.A.F.

„Ofiţer de mare valoare şi pilot remarcabil, de un devotament neobosit. Riscîndu-şi clipă de clipă viaţa şi dispreţuind primejdia, continuă lupta împotriva duşmanului cu neţărmurită hotărîre.

Întrucît escadrila 274 a fost trimisă în refacere, în urma unor pierderi mari, el cere să rămînă în linia întîi, astfel că este transferat în escadrila 56 din Royal Air Force.

La 14 martie, în timpul unei lupte înverşunate, împotriva a 40 de vînători inamici în regiunea Hannover, a obţinut următoarele rezultate:

1 Me 109 distrus, 1 Me 109 probabil distrus, un Me 109 avariat.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.

Decizia 950 din 17/7/45.

✶

S/Locotenent Clostermann Pierre – detaşat în R.A.F.

„Strălucit ofiţer pilot de un avînt şi de un sînge rece excepţional, continuă să dea cel mai frumos exemplu de curaj eroic.

S-a distins în mod deosebit în cursul a numeroase misiuni de mitraliere foarte periculoase din pricina densităţii antiaerienei.

În zilele de 21, 23 şi 26 martie a distrus personal 16 locomotive şi a avariat mai multe altele, precum şi numeroase camioane-cisternă.

La 28 martie, în timpul unei recunoaşteri aeriene deasupra Rinului, a doborît un Fieseler 156, apoi a scos din uz o baterie de artilerie grea tractată.

În aceeaşi zi, în cursul unei noi misiuni, a atacat o coloană de tancuri, a distrus unul şi avariat alte patru. În timpul acestei acţiuni a fost rănit de un glonte la piciorul drept, iar aparatul i-a fost avariat de cîteva ori la rînd.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.

✶

S/Locotenent Clostermann Pierre – detaşat în R.A.F.

„Ofiţer pilot de mare valoare, remarcabil prin abilitatea şi îndrăzneala sa.

Continuîndu-şi activitatea de distrugere, s-a distins în mod deosebit la 31 martie în fruntea patrulei sale, în regiunea Hamburg; a distrus personal şase locomotive, în pofida antiaerienei care acţiona cu mare precizie.

În timpul acestei lupte doi dintre coechipierii săi au fost doborîţi, iar aparatul său a fost serios atins.

La 2 aprilie, aflîndu-se deasupra aerodromului din Aldhorn, atacă 2 Focke Wulf-uri care abia au decolat, doboară pe unul în flăcări şi avariază grav două Junkers 188 la sol. Antiaeriana îi loveşte în patru rînduri aparatul.

La 3 aprilie, în cursul a trei misiuni, distruge personal 6 locomotive şi 7 camioane dintre care unul cisternă, pierzînd 4 coechipieri.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.

✶

Locotenent Clostermann Pierre – detaşat în R.A.F.

„Minunat comandant, cu o înaltă concepţie a datoriei.

S-a distins în mod cu totul deosebit la 5 aprilie 1945, în fruntea patrulelor sale.

În zori a doborît personal, incendiindu-l, un Junkers pe deasupra aerodromului din Wunstorf, în ciuda puternicei reacţii a antiaerienei.

A mitraliat apoi aerodromul, a avariat alte trei Junkers 88. În timpul acestei operaţii, cele patru avioane ale patrulei sînt lovite de antiaeriană.

În aceeaşi zi, în cursul unei noi misiuni pe care o îndeplinea dimpreună cu patrula sa, a angajat o luptă împotriva a şaisprezece vînători inamici. A avariat singur 2 FW 190 şi a participat la distrugerea a 2 Messerschmitt-uri 109.

Reuşeşte să-şi readucă la bază avionul lovit rînd pe rînd de trei proiectile de 20 şi 30 mm. Aterizează cu trenul de aterizare ne scos şi are faţa strivită de colimator; după aceea avionul ia foc.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.

✶

Locotenent Clostermann Pierre – detaşat în R.A.F.

„Ofiţer pilot fără seamăn. Continuă să dea, prin comportarea sa, cel mai frumos exemplu de curaj şi elan.

S-a distins din nou în mod cu totul deosebit la 19 aprilie, în cursul unei recunoaşteri de luptă în regiunea Hamburg. Cu toată îndîrjirea antiaerienei, distruge personal 7 camioane. Din cele opt avioane ale

patrulei sale, trei au fost avariate iar unul doborît.

În aceeaşi zi, însoţit de doi voluntari, mitraliază – în cursul unei noi misiuni efectuate la căderea serii – aerodromul din Rottemburg şi distruge singur două Heinkel-e 177, avariind alte două.

La 20 aprilie distruge, în colaborare, un Junkers 290 deasupra Skagerrak-ului.

În aceeaşi zi conduce o patrulă de noapte în regiunea Hamburg, unde angajează lupta împotriva a treizeci Focke Wulf-uri 190.

Lovit de antiaeriană, cu avionul în flăcări, continuă lupta aeriană şi doboară 2 FW 190. Se întoarce apoi la baza aflată la 320 kilometri, cu avionul tot în flăcări; acesta se distruge la aterizare.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.

*

„Ofiţer pilot de foarte mare clasă, adaugă profundelor sale cunoştinţe aeronautice cele mai frumoase calităţi de comandant şi luptător.

Voluntar în mod permanent pentru misiunile primejdioase, îşi conduce escadrila la luptă cu o însufleţire neostoită.

S-a distins într-un chip cu totul deosebit la 3 mai. În cursul unei misiuni de recunoaştere aeriană, în zori, în regiunea Kiel-Lubeck, a distrus singur un Focke Wulf 190 în luptă aeriană şi a avariat alte două.

Conduce o altă recunoaştere pe coastele Danemarcei, iar după şapte treceri consecutive efectuate cu patrula sa, obligă un submarin de 500 tone să eşueze, complet scos din serviciu.

Citarea de faţă comportă conferirea crucii de război”.

*

Locotenentul Clostermann Pierre – detaşat în R.A.F. – este numit comandor în Ordinul Legiunii de onoare, prin următorul ordin de zi:

„Ofiţer pilot de vînătoare, întruchipînd cele mai frumoase tradiţii ale patriotismului, a cărui comportare în luptă va merita să fie totdeauna citată spre pildă.

Detaşat în R.A.F. a contribuit în chip strălucit la renumele aviaţiei franceze.

A comandat o secţie, apoi o escadrilă de avioane Tempest, dovedind o rară îndrăzneală.

S-a distins în mod deosebit în cursul celei de a treia misiuni din ziua de 3 mai 1945.

În amurg, aflîndu-se în fruntea escadrei 122 a R.A.F., el atacă baza aeronavală de la Grossembrode din Danemarca, în pofida acoperirii ce o asigurau 200 avioane de vînătoare germane.

Doboară personal un Junkers 252, care abia a decolat, apoi 2

avioane Dornier pe deasupra strîmtorii Fehmarn.

În timpul unei noi mitralieri, avariază grav la sol 2 Arado 232 şi 2 Blohm şi Voss aflate în radă. Participă apoi la distrugerea în luptă aeriană a unui Messerschmitt 109 şi a unui Focke Wulf 190.

În timpul acestei acţiuni sînt doborîte 14 avioane de vînătoare inamice, în schimbul unei pierderi a 10 dintre coechipierii săi.

La 4 mai 1945, în cursul unei operaţii asupra bazei aeronavale din Schleswig, distruge singur 2 Dornier 18 aflate în radă, precum şi două vedete torpiloare.

Îşi încheie această prestigioasă campanie la vîrsta de 24 ani, totalizînd mai mult de 2 000 ore de zbor, dintre care aproape 600 zbor de război, după ce a dobîndit 33 victorii aeriene, ceea ce îi conferă titlul de primul pilot de vînătoare al Franţei.

Citarea aceasta comportă conferirea crucii de război”.

Air Ministry
London SW 1
Nr.128/A.F.L. 3/6.463

15-6-45

30.973 Lt. P.H. Clostermann

Ministrul britanic al Aerului are plăcerea de a comunica Comandamentului Forţelor Aeriene franceze din Marea Britanie că ofiţerul de mai sus, comandantul escadrilei nr.3 din R.A.F., a primit pe loc o baretă la ordinul DFC al său, după aprobarea de către majestatea sa regele a următorului ordin de zi:

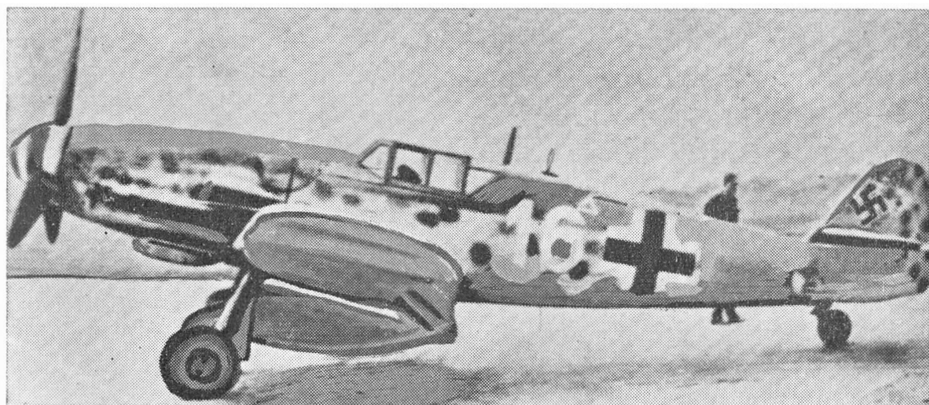
„De cînd a primit ordinul Distinguished Flying Cross, ofiţerul acesta a participat la alte 70 misiuni de luptă în cursul cărora a dobîndit 12 noi victorii omologate asupra avioanelor inamice. Locotenentul Clostermann a dovedit întotdeauna un curaj şi o iscusinţă neasemuite şi a constituit un adevărat izvor de inspiraţie pentru toţi cei care l-au cunoscut”.

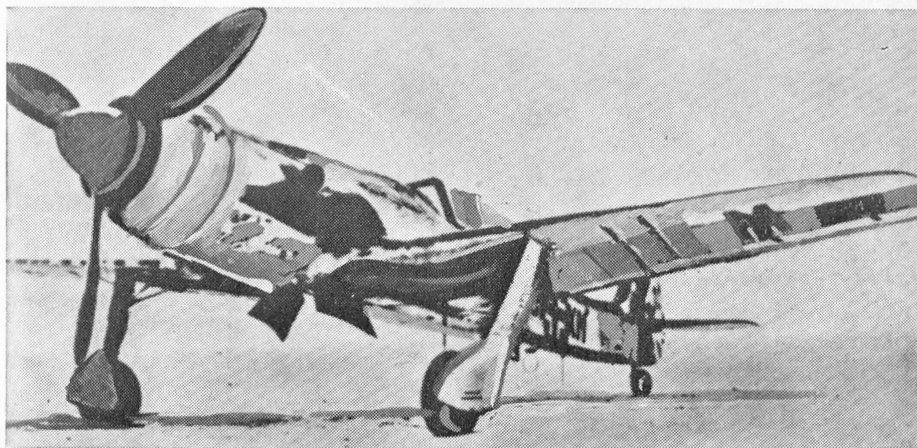
Semnat: George VI – Rex. I

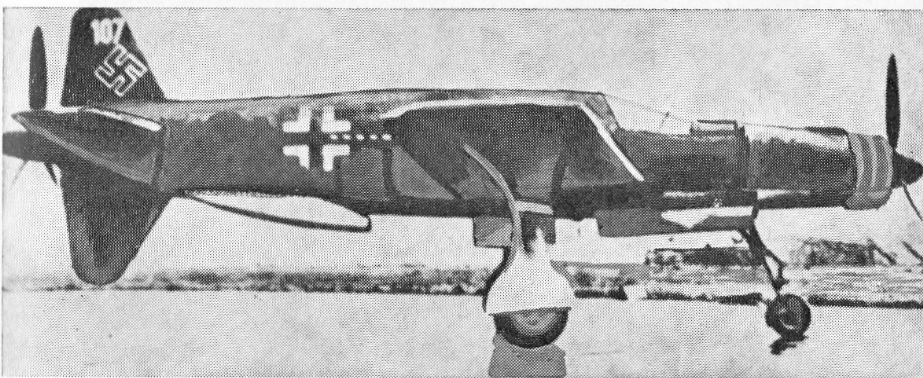
Comunicat de Directorul Cooperării aeriene interaliate.

CUPRINS

ANEXĂ


1.

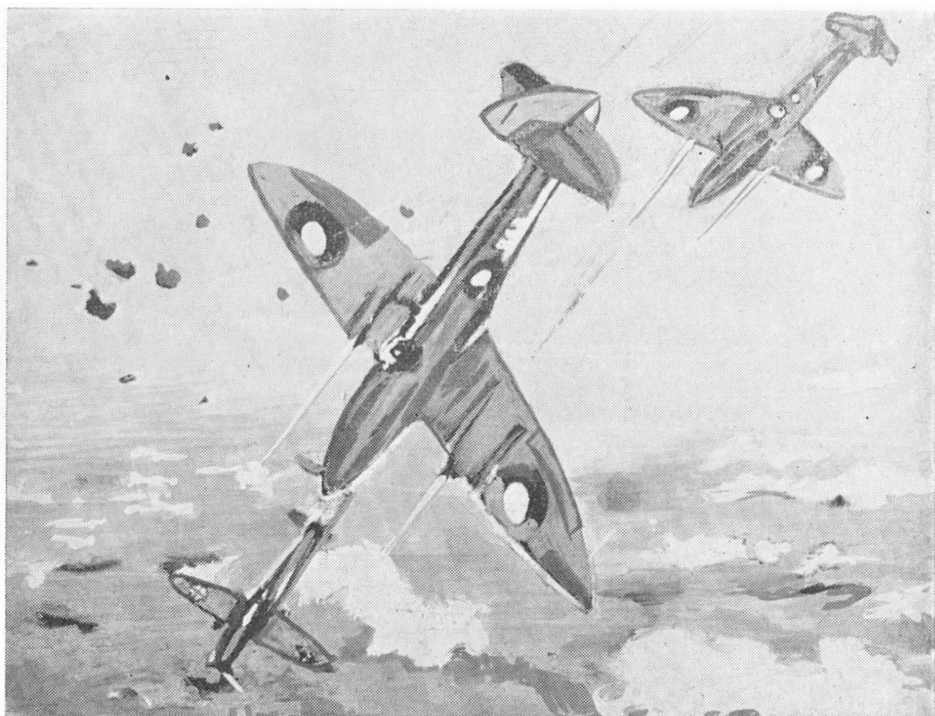

2.



3.

Avioane inamice :

1. Messerschmitt 109 K-14 cu rezervor suplimentar şi cu noul său ampenaj vertical din material plastic ; 2. Focke Wulf 190 „bot-lung“ ; 3. Dornier 335, „pasărea rară“ a Luftwaffe-i.

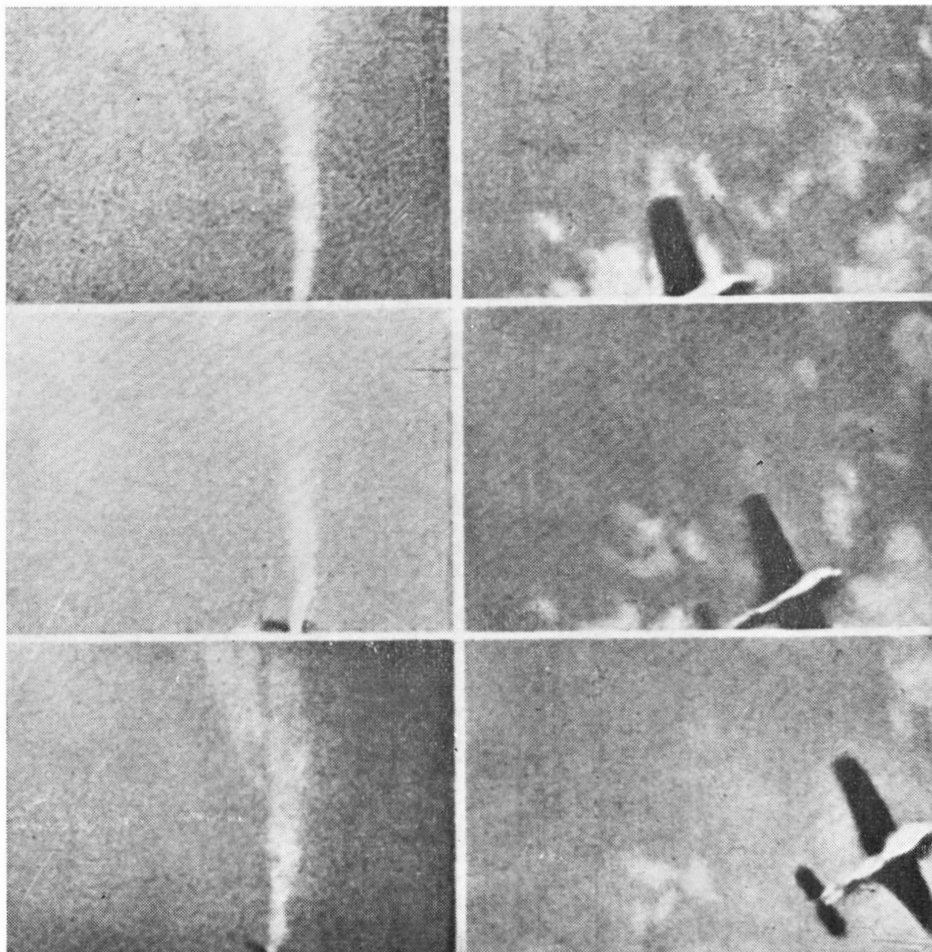


Avioane Messerschmitt deasupra Orcadelor. Jacques Remlinger, pe Spitfire-ul său „strato“ trage asupra unui „109“, care degajează în picaj spre Norvegia, în timp ce Clostermann se răstoarnă spre a-l putea urmări. În fund, barajele de baloane şi exploziile focurilor de antiaeriană ale apărării bazei navale de la Scapa Flow.

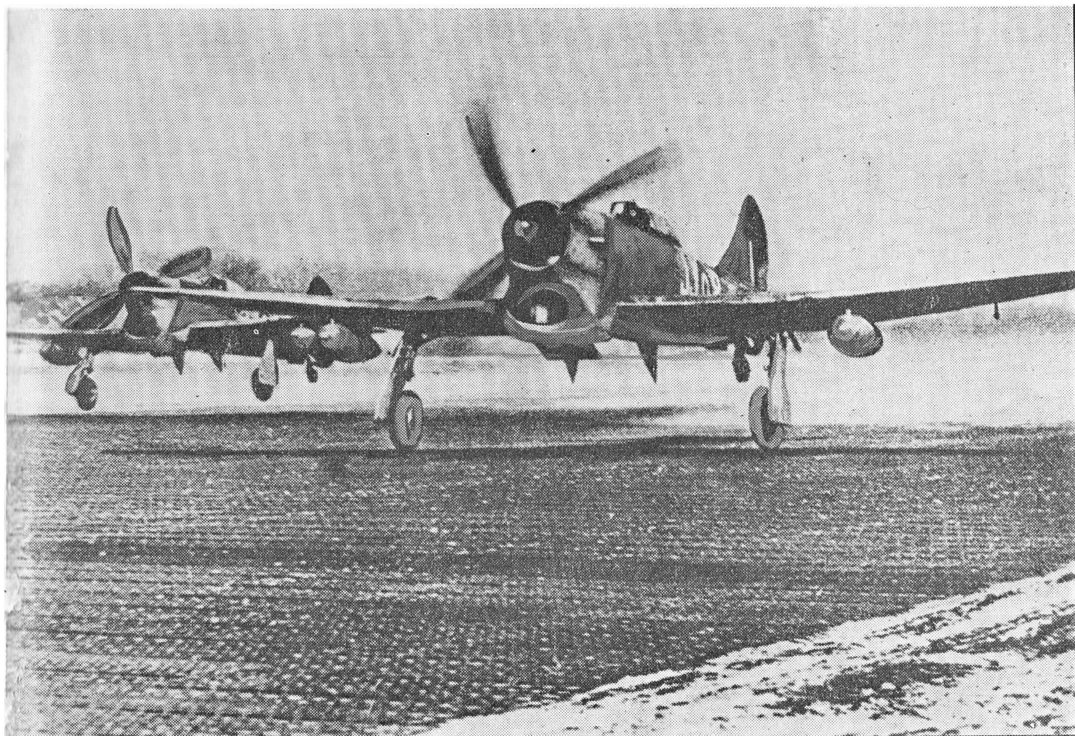
Pierre Clostermann a doborît un Messerschmitt 109 deasupra aerodromului Hoya. Ce bună e o ţigară la întoarcere !

Autorul îşi ia în primire aparatul „Typhoon“, cu care va lupta un timp.

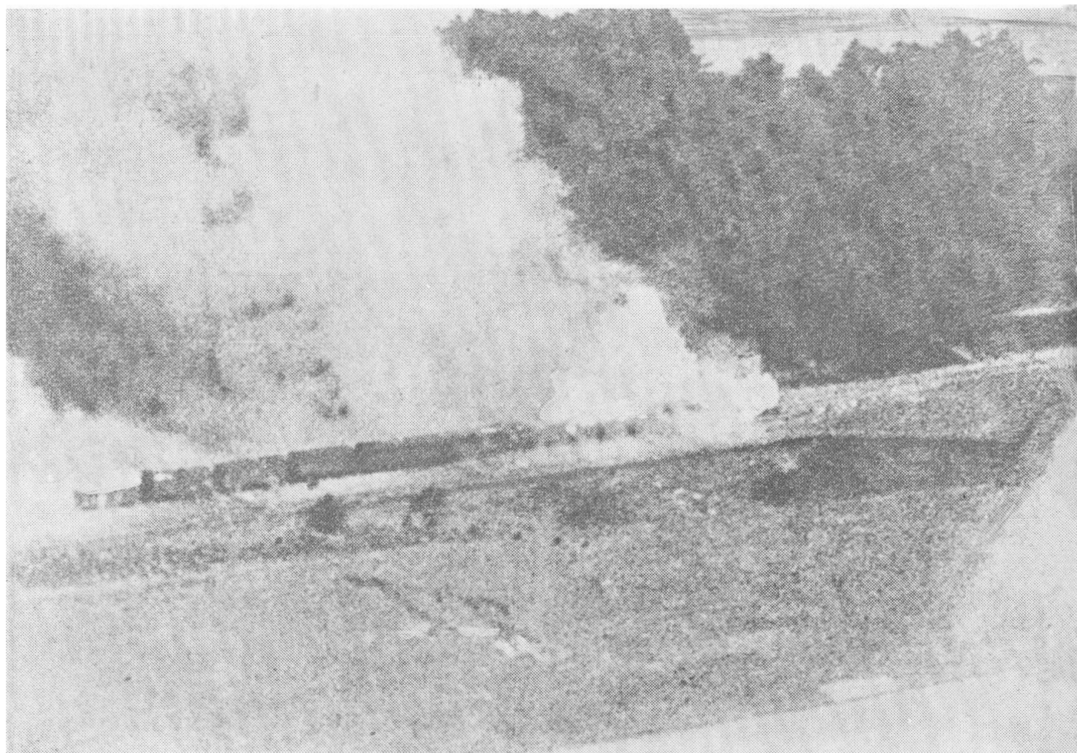




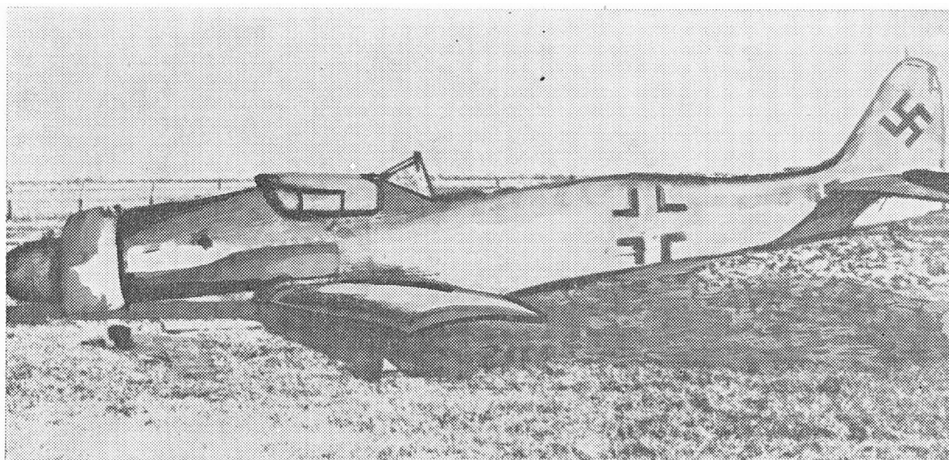
Un avion Focke Wulf virează cabrat foarte scurt. Se răstoarnă, lăsînd în urma lui o dîră de fum cenuşie (extras dintr-o înregistrare pe film de control de luptă).



Decolare de alarmă pe aerodromul de la Volkel ; de pe o pistă de campanie metalică, aşezată pe zăpadă. Aparatul din stînga („Tempest"-ul pilotat de Brown) nu avea să se mai întoarcă din misiune.

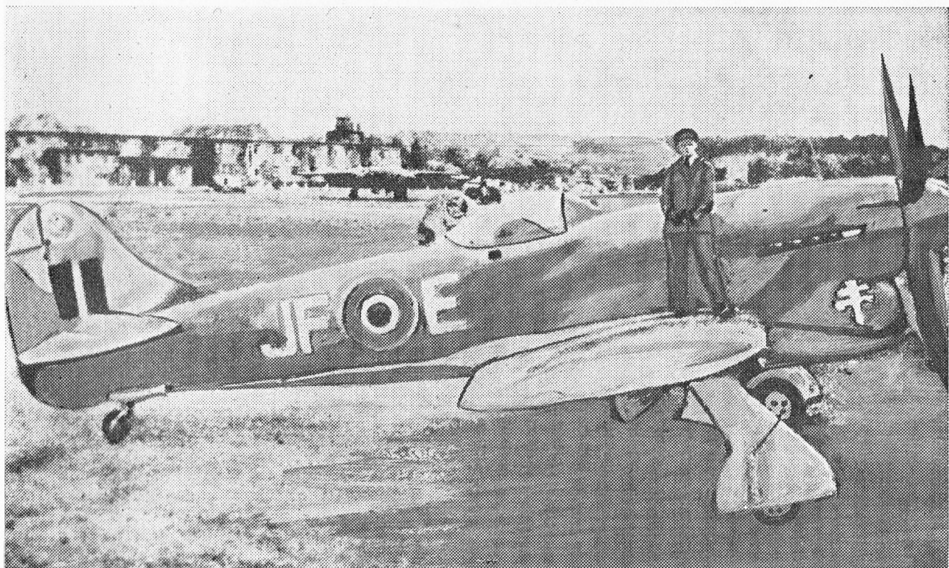


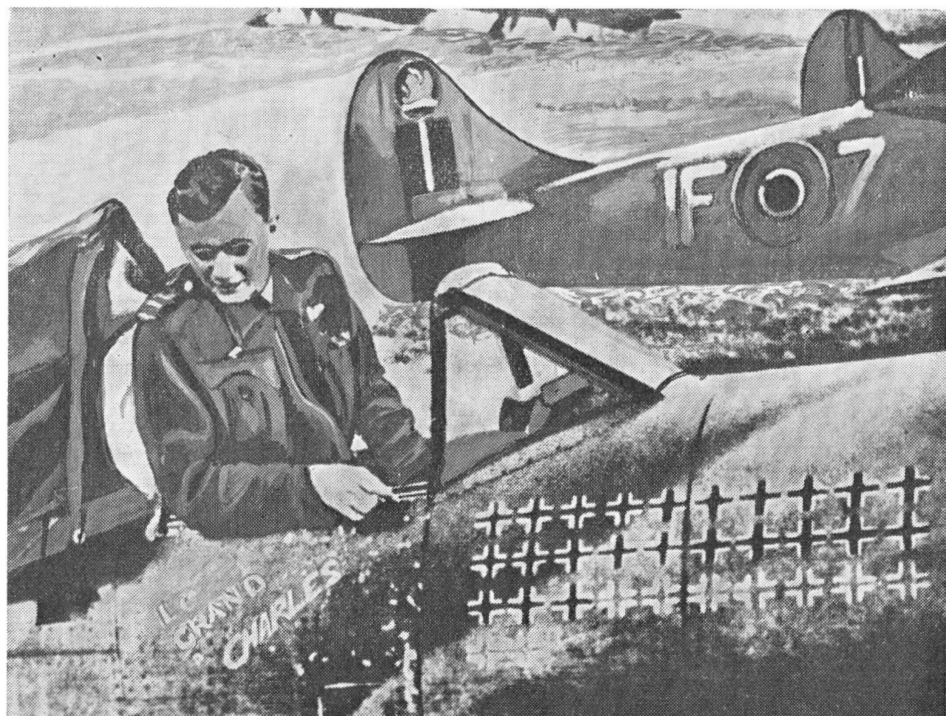
Tren cu muniţii inamic, lovit de către autor, arzînd lîngă o pădure de pe marginea Elbei (extras dintr-o înregistrare pe film de control de luptă).



Un Focke Wulf „bot-lung“ la pămînt. Unul dintre cele două aparate doborîte de Pierre Clostermann la 20 aprilie, lîngă lacul Dummer. De remarcat gaura făcută de proiectilul de 2 mm în capota motorului. Pilotul, grav rănit, a murit după cîteva ore, la o ambulanță de campanie.

„Tempest“-ul cu care Pierre Clostermann a dobîndit 14 din cele 33 victorii ale sale.





Pierre Clostermann își ia rămas bun de la avionul său „Grand-Charles".

Lei 15

